

KETERKAITAN FUNGSI BANGUNAN TERHADAP PROBLEMATIKA RUANG TERBUKA DI KAWASAN KOTA LAMA, SEMARANG

Studi Kasus: Penggal Jl.Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito



**Tesis
Untuk memenuhi sebagian persyaratan
Mencapai derajat Sarjana S2**

Magister Teknik Arsitektur

**AG.KARTIKA DWI P
NIM : L4B 003042**

**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

THESIS

KETERKAITAN FUNGSI BANGUNAN TERHADAP PROBLEMATIKA RUANG TERBUKA DI KAWASAN KOTA LAMA, SEMARANG

Studi Kasus: Penggal Jl. Letjend. Suprpto - Jl. Ronggowarsito

DISUSUN OLEH:

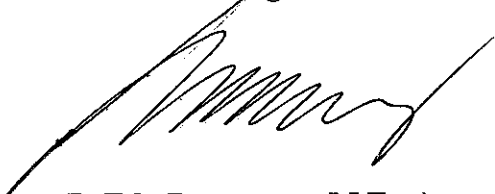
**AG. KARTIKA DWI P
NIM : L4B 003042**

**Dipertahankan didepan Tim Penguji
Pada tanggal 30 Oktober 2004**

**Thesis ini telah diterima
sebagai persyaratan memperoleh gelar Magister Teknik
Bidang Ilmu Teknik Arsitektur**

**Menyetujui,
Komisi Pembimbing**

Pembimbing Utama



(Ir. Edy Darmawan, M. Eng)

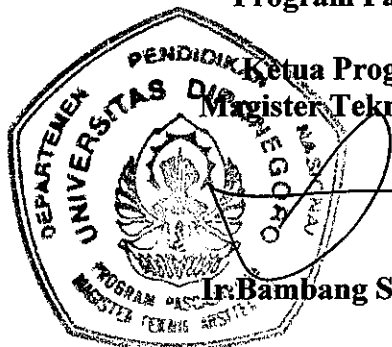
Pembimbing Pendamping



(Ir. Suzanna Ratih Sari, MM, MA)

**Universitas Diponegoro
Program Pascasarjana**

**Ketua Program Studi
Magister Teknik Arsitektur**



Ir. Bambang Setioko, M. Eng

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas bantuan dan rahmatNya dalam proses penyusunan Thesis Perancangan Kota Program Magister Teknik Arsitektur Universitas diponegoro Semarang ini dengan judul "KETERKAITAN FUNGSI BANGUNAN TERHADAP PROBLEMATIKA RUANG TERBUKA DI KAWASAN KOTA LAMA" yang mengambil studi kasus di penggal jalan Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito,Kota Lama Semarang. Thesis ini diharapkan nantinya dapat digunakan sebagai salah satu sumber data atau bahan referensi untuk melaksanakan pekerjaan terkait berikutnya.

Dalam penyusunan Thesis, penyusun tidak berarti apa-apa tanpa bantuan dari berbagai pihak, antara lain:

1. Bp.Ir.Edy Darmawan,M.Eng selaku Pembimbing Utama .
2. Ibu Ir.Suzanna Ratih Sari,MM,MA selaku Pembimbing Pendamping.
3. Ir.Totok Roesmanto,M.Eng, sebagai Ketua Program Studi .
4. Seluruh Staf Pengajar dan Administrasi Program Pascasarjana
5. Orangtua penyusun yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan.
6. Mas Wen dan Yupi yang selalu menemani setiap saat.
7. Damar dan Widi yang sangat mendukung.
8. Serta pihak-pihak lain yang membantu dalam menyelesaikan tugas ini.

Oleh karena itu ,penyusun mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada pihak-pihak yang telah disebutkan diatas.Penyusun menyadari bahwa Thesis ini jauh dari sempurna, oleh sebab itu penyusun sangat mengharap kritik dan saran yang membangun sebagai acuan untuk perbaikan selanjutnya.

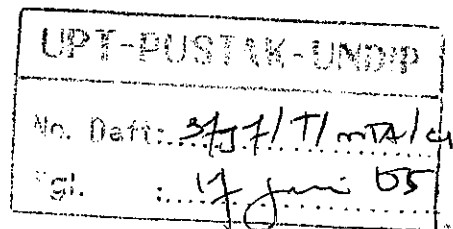
Akhir kata penyusun ucapkan terima kasih ,semoga tugas ini dapat memberikan informasi yang berguna bagi pihak-pihak yang berkepentingan,terutama yang berkaitan dalam pengembangan Kawasan Kota Lama Semarang.

Semarang, Oktober 2004

Penyusun

AG.Kartika Dwi P

NIM L4B003042



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR DIAGRAM	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
ABSTRAK	xii

BAB I : PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Perumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.4 Manfaat Penelitian	7
1.5 Lingkup Penelitian	8
1.6. Keaslian Penelitian	10
1.7. Sistematika Pembahasan	11
1.8. Alur Pikir	13

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Teori Berkaitan Dengan Kota	15
2.1.1.Ruang Publik	16
2.1.2.Kegiatan Penunjang	36
2.1.3.Pola Sirkulasi	37
2.1.4. Orientasi (Orientation)	39
2.1.5. Posisi (Position)	39
2.1.6. Isi (Content).	40
2.2. Elemen Pembentuk Ruang Kota (Kevin Lynch)	41
2.3.Teori Pendekatan Rancang Kota (Roger Trancik)	50
2.3.1.Teori Figure Ground	50
2.3.2.Teori Linkage	55
2.3.3.Teori Place	57

2.4.Elemen-elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	61
2.5. Koridor sebagai Bagian Kota	66
2.5.1.Pengertian Koridor	66
2.5.2.Elemen-elemen Pembentuk Wajah Koridor	67
2.6.Jalur Pedestrian	71
2.6.1.Pengertian Pedestrian	71
2.6.2.Perkembangan Jalur Pedestrian	73
2.6.3.Elemen dan Faktor Pendukung Jalur Pedestrian	75
2.6.4.Jalur Pedestrian yang Mudah Diakses	78
2.6.5.Perilaku Pejalan Kaki	85
2.7.Teori Townscape	86
2.8.Landasan Teori sebagai Grand Concepts	90

BAB III : METODE PENELITIAN

3.1. Landasan Dasar Penelitian	99
3.2. Objek Wilayah Penelitian	99
3.3. Metode Pendekatan Penelitian	100
3.4. Variabel Penelitian	102
3.5. Strategi dan Langkah-langkah Pokok Penelitian	105
3.6. Kerangka Pikir Penelitian	113

BAB IV : DESKRIPSI OBYEK PENELITIAN

4.1. Latar Belakang Historis Kota Lama Semarang	114
4.2. Jejak Batas-batas Kota Benteng Sekarang	118
4.2.1.Landmark	119
4.2.2.Edges	119
4.2.3.Path	120
4.2.4.District	120
4.2.5.Nodes	121
4.3. Letak dan Luas Kawasan	121
4.4. Kondisi Fisik Kawasan	122
4.4.1.Tinjauan Solid-Void Area Penelitian	122
4.4.2. Tinjauan Fungsi Bangunan & Ruang Terbuka Area Penelitiar	129

4.4.3. Tinjauan Pola Sirkulasi Kawasan	148
4.5. Kondisi Non Fisik Kawasan	151
4.5.1. Tinjauan Aktivitas Kawasan	151
4.5.2. Tinjauan Hubungan Pengguna bangunan dengan Pengguna Ruang Terbuka	153
4.5.3. Tinjauan Aspek Sosial Budaya Pengguna Kawasan	156
4.5.4. Fasade Bangunan disepanjang koridor Jl.Letjend.Suprpto	157
 BAB V: ANALISA KETERKAITAN FUNGSI BANGUNAN TERHADAP RUANG TERBUKA	
5.1. Kondisi Fisik Terhadap Problematika Ruang Terbuka	161
5.1.1. Fungsi Bangunan	161
5.1.2. Jalan, Pedestrian, Taman	167
5.1.3. Pola Sirkulasi	174
5.2. Kondisi Non Fisik Terhadap Problematika Ruang Terbuka	180
5.2.1. Aktivitas Pengguna Bangunan dan Ruang Terbuka	180
5.2.2. Hubungan Pengguna Bangunan dengan pengguna R. Terbuka	185
5.2.3. Aspek Sosial Budaya Pengguna Kawasan	191
5.2.4. Fasade Aktivitas Pengguna Bangunan dan Ruang Terbuka	193
5.3. Temuan Penelitian	196
 BAB VI: KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	
6.1. Kesimpulan	201
6.2. Rekomendasi	203
 DAFTAR PUSTAKA	 xiv

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Indikator Sebagai Tolok Ukur Penelitian	97 - 98
Tabel 2	Segmen 1 – Bangunan Dari Jembatan Berok – Gereja Blenduk.....	131 - 134
Tabel 3	Segmen 2 – Bangunan Dari Taman Srigunting – Kantor Satlantas.....	135 - 137
Tabel 4	Segmen 3 – Bangunan Dari Kantor Satlantas – Perempatan Jl. Cendrawasih.....	138 - 139
Tabel 5	Segmen 4 – Bangunan Dari Perempatan Jl. Cendrawasih – Perempatan Jl. Ronggowarsito.....	140 - 141
Tabel 6	Tabel Temuan Penelitian.....	196 - 199

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1	Hubungan Antara Ruang Terbuka Publik Dengan Civic Space.	21
Diagram 2	Hubungan Antara Budaya, Perilaku, Sistem Aktifitas dan Sistem Setting.....	26
Diagram 3	Diagram Klasifikasi Pedestrian Menurut Rubenstein Dalam Bukunya Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Space.....	74
Diagram 4	Tabel dimensi jalan di Kawasan Kota Lama.....	144

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Pembagian Segmen Ruang Terbuka Publik di Kawasan Kota Lama	10
Gambar 2	Ruang Terbuka Publik St. Mark's Piazza, Venice.....	15
Gambar 3	Variasi Sederhana Dari Square Dengan Beberapa Tipe Persimpangan Jalan	20
Gambar 4	Jalan Letjend. Suprpto Sebagai Salah Satu Path di Kawasan Kota Lama.....	41
Gambar 5	Kali Semarang Sebagai Edge di Kawasan Kota Lama.....	42
Gambar 6	Salah Satu District di Kawasan Kota Lama.....	
Gambar 7	Jembatan Berok Merupakan Salah Satu Node Sekaligus Landmark di Kota Lama.....	43
Gambar 8	Gereja Blenduk Sebagai Local Landmark Kawasan Kota Lama, Semarang di Jl. Letjend. Suprpto.....	48
Gambar 9	Tipe Pola Solid-Void.....	51
Gambar 10	Pola Dasar Elemen Solid-Void.....	54
Gambar 11	Elemen-Elemen Dalam Linkage Visual.....	56
Gambar 12	Sepuluh Watak Tempat Statis di Dalam Kota Sebagai Salah Satu Instrumen Yang Memungkinkan Pembahasan Ruang Terbuka di Dalam Kota Secara Kontekstual.....	59
Gambar 13	Tipologi Ruang Dinamis.....	59
Gambar 14	Kesan Yang Tumbuh Dalam Perbandingan Spasial Antara Tinggi dan Lebar.....	60
Gambar 15	Hubungan Massa dan Ruang Secara Morfologis.....	61
Gambar 16	Variasi Ketinggian Bangunan dan Setback Mengurangi Kepejalan Bangunan.....	63
Gambar 17	Analisa Spreiregen Tentang Keterkaitan Antara Bangunan dan Ruang Terbuka	63
Gambar 18	Chicago Skyline dan Medical Skyline.....	70
Gambar 19	Serial Visions.....	87
Gambar 20	Area Bongkar Muat Perahu.....	117
Gambar 21	Posisi Edges di Kawasan Kota Lama Semarang.....	120
Gambar 22	Peta Solid-Void di Kawasan Kota Lama Semarang.....	122

Gambar 23	Gudang Farmasi PT. Rajawali Nusindo dan Kantor Pelayanan Samudra.....	123
Gambar 24	Taman Srigunting Yang Kurang Berfungsi Optimal Baik Sebelum Renovasi Maupun Sesudah Renovasi.....	126
Gambar 25	Dimensi Jalan dan Trotoar di Depan Satlantas Tidak Seimbang Dengan Kebutuhan	127
Gambar 26	Peta Lokasi-Fungsi Bangunan Kawasan Kota Lama	128
Gambar 27	Land Use Kawasan Kota Lama	129
Gambar 28	Fungsi Bangunan di Koridor Jl. Letjend. Suprpto – Jl. Ronggowarsito Sekarang.....	130
Gambar 29	Jalur pedestrian pada segmen I dan segmen II.....	146
Gambar 30	Jalur pedestrian pada segmen III dan segmen IV.....	146
Gambar 31	Lokasi taman didalam kawasan penelitian.....	147
Gambar 32	Taman Srigunting sebelum & sesudah renovasi.....	147
Gambar 33	Pola sirkulasi Jl.Letjend.Suprpto.....	149
Gambar 34	Peta Lokasi street furniture pada area penelitian.....	150
Gambar 35	Perabot jalan dan penandaan dikoridor Jl.Letjend.suprpto.....	151
Gambar 36	Kondisi Hub.pengguna bangunan dengan pengguna ruang terbuka pada segmen I dan segmen II.....	154
Gambar 37	Kondisi Hub.pengguna bangunan dengan pengguna ruang terbuka pada segmen III dan segmen IV.....	154
Gambar 38	Peta pembagian segmen pada area penelitian.....	160
Gambar 39	Perbandingan fungsi bangunan di segmen I.....	162
Gambar 40	Perbandingan fungsi bangunan di segmen II.....	165
Gambar 41	Perbandingan fungsi bangunan di segmen III-IV.....	166
Gambar 42	Peta Lokasi dan Foto Problematika Ruang Terbuka disegmen I.....	168
Gambar 43	Taman Srigunting sebelum dan sesudah renovasi.....	170
Gambar 44	Peta Lokasi Kantor Satlantas.....	171
Gambar 45	Jalur Pedestrian yang kurang memadai.....	171
Gambar 46	Jalan dan Jalur Pedestrian di segmen III.....	172
Gambar 47	Peta lokasi Yayasan Kanisius dan pemanfaatan ruang.....	173
Gambar 48	Lokasi Gedung Ex Vandorp dan Lokasi Problematika Sirkulasi Segmen I.....	176

Gambar 49	Jl.Letjend Suprpto dan paradeSquare dulu.....	176
Gambar 50	Fungsi bangunan Gereja Blenduk menimbulkan problematika parkir	176
Gambar 51	Tidak tersedianya jalur pedestrian dikanankiri bangunan.....	177
Gambar 52	Lalu lintas pergerakan bangunandisegmen III dan segmen IV.....	179
Gambar 53	Aktivitas paker dan pelaku kendaraan bermotor.....	181
Gambar 54	Aktivitas PKL ditaman Srigunting dan pejalan kaki didepan Satlantas	183
Gambar 55	Aktivitas PKL dan parkir dipedestrian segmen III.....	184
Gambar 56	Aktivitas PKL dan parkir dipedestrian segmen III.....	185
Gambar 57	Suasana Segmen I yang sepi dan lengang.....	187
Gambar 58	Hubungan pengguna bangunan dan ruang terbuka di segmen II.....	188
Gambar 59	Hubungan pengguna bangunan dan ruang terbuka di segmen III&IV	189
Gambar 60	Banyaknya bangunan kosong sehingga aktivitas dominan PKL.....	190

ABSTRAK

Titik pusat penelitian difokuskan pada ruang yang digunakan bersama oleh sekelompok masyarakat, dalam hal ini dispesifikan pada ruang terbuka publik. Kawasan Kota Lama dipilih karena merupakan kawasan yang dipenuhi peninggalan bangunan historis dan keunikan karakter kawasan akibat dari pengaruh latar belakang terbentuknya kawasan tersebut sebelumnya.

Penelitian ini bertujuan untuk mencari hubungan atau keterkaitan antara ruang terbuka publik dan fungsi bangunan yang ada di Kawasan Kota Lama dengan studi kasus penggal Jalan Letjend. Soeprapto-Jl. Ronggowarsito.

Melalui metode penelitian *kualitatif rasionalistik*, masing-masing jenis ruang publik yang ada dicoba untuk dikupas peran dan potensinya masing-masing dan kecenderungan jenis yang satu terhadap yang lainnya ditinjau dari kondisi fisik yaitu fungsi bangunan dan ruang terbuka serta kondisi non fisik yang berkaitan dengan aktivitas dan perkembangan kehidupan sosial budayanya. Dari analisa diperoleh kenyataan bahwa ruang publik seringkali diabaikan dan dianggap tidak penting baik dari segi kuantitas maupun kualitas ruang. Sehingga timbul dilema antara kebutuhan terhadap ruang dan ketidakmampuan ruang tersebut untuk berfungsi secara optimal, karena timbul secara spontan, tidak terarah dan akhirnya potensi yang ada tidak mampu untuk dioptimalkan.

Kesimpulan yang diperoleh adalah munculnya problematika pada ruang terbuka disegmen-segmen terpilih berkaitan dengan fungsi dan aktivitas bangunan disekitarnya. Segmen I, yaitu dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk relatif tidak banyak aktivitas karena dikelilingi beberapa bangunan kosong. Sedangkan di segmen II yaitu antara Gereja Blenduk-Kantor Satlantas, timbul aktivitas-aktivitas di ruang terbuka akibat dari keberagaman fungsi bangunan. Demikian pula pada segmen III dan Segmen IV yaitu dari Kantor Satlantas sampai dengan Jl. Ronggowarsito, aktivitasnya semakin padat dan menimbulkan problematika baik masalah parkir, sirkulasi dan kenyamanan akibat dari aktivitas bangunan yang dipergunakan untuk pertokoan, perdagangan dan jasa.

Dengan demikian, pada akhirnya perlu diambil langkah-langkah dalam mengupayakan hidupnya aktivitas baik didalam bangunan maupun di ruang terbuka, dan penanganan ruang terbuka sehingga tercipta interaksi yang dapat merevitalisasi kawasan secara kontekstual.

ABSTRACT

This study's main point is focused on space which is used by a group of people, in this case it specified on public square. Old Cities' area choosed because it was an area fulfilled with ancient historical buildings and the unique characteristic of the area was under the influence of the area's background itself before.

The purpose of this study is to explore the relationship between public square and old cities' building's function, and the study area is focused on the corridor of Letjend. Suprpto street to Ronggowasito street.

Using the rationalistic qualitative research method, the whole existing public space analyzed particularly to discover each potencies and problems occurred in the area of study by its physical conditions, that is buildings main function, square spaces, and non physical conditions related to it social cultural activities and development.

According to the analysis, it's found that public space has been neglected often and unconsidered either from the space quantity or quality side. Such condition will obviously caused many problems especially on spontaneously public space appearance, unplanned but needed by surrounding communities which formed dilemmas between space need and the space dissability to work optimally cause it spontaneously appearance, undirected, and finally the existing potencion cannot optimized.

The conclusion shows that problematics on the public area at each segment has connecting with building's function and activities around. Segment I (Jembatan Berok (Berok Bridge)-Gereja Blenduk (Blenduk Church)) has a little activities because of few empty buildings surround. Meanwhile, on segment II (Gereja Blenduk (Blenduk Church)-Kantor Satlantas (Traffic Police Departments)) arised many activities on open space because of buildings function varieties. Segment III and segment IV (Kantor Satlantas (Traffic Police Departments)-Ronggowarsito street) are more crowded and makes problems on parking, circulation and convinience matter, with the commercial and services activities.

Thus, at last, is need to take any movements to live alive activities inside building or in square space and handling of the square spaces so it makes interaction which is contextually revitalized the area.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG MASALAH

Kota Semarang adalah salah satu kota yang kaya akan peninggalan sejarah, variasi urban fabric dan urban artefak yang bernilai tinggi.

Salah satunya adalah Kawasan Kota Lama Semarang dimana merupakan kawasan yang menarik untuk dikaji, terutama kota tersebut merupakan kota peninggalan penjajahan kolonial Belanda yang dijuluki "The Little Netherlands", tempat bermukim orang Belanda dan bangsa Eropa lainnya yang mempunyai kegiatan utama sebagai pedagang (Muhammad 1995, 9).

Awal sejarah berdirinya Kota Lama Semarang tidak lepas dari berkuasanya pemerintahan kolonial Belanda di Semarang mulai 5 Oktober 1705 dengan sebuah perjanjian yang menyatakan penyerahan kota Semarang kepada Kompeni Belanda. Penyerahan ini sebagai hadiah kepada Kompeni karena jasanya yang telah memberikan banyak bantuan pada Sunan Paku Buwono I dalam perang Suksesi Jawa I. Pada tahun 1708, Belanda memindahkan pusat kekuasaannya ke Semarang dengan memindahkan kantor pusat perdagangan dari Jepara ke Semarang, yang kemudian mendirikan Benteng disisi Timur Jembatan Berok sebagai batas tempat tinggal mereka. Berdirinya benteng ini menandakan mulai berkembangnya kota Semarang. (Yulita TS, 1995)

Pada sekitar abad XVIII, Kota Lama sudah merupakan sebuah kawasan permukiman orang-orang Belanda, pusat pemerintahan, perdagangan

dan hiburan. Koridor utama Kota Lama yaitu JL.Letjend.Soeprapto (dulu bernama *Heerenstraat*) merupakan bagian dari *grootespootweg* Anyer-Panarukan. Pada kawasan pusat Kota Lama ini pernah terdapat lapangan yang biasa dipakai untuk parade tentara Belanda pada Jaman VOC yang dinamakan Parade Plein. (Sekarang Taman Srigunting-sisi Timur Gereja Blenduk). Kondisi fisik kawasan Kota Lama Semarang memiliki ketinggian topografi rata-rata ± 3.00 m diatas permukaan air laut. Permukaan tanah relatif datar dengan prosentasi kemiringan lahan 0 – 2%, memiliki kedalaman muka air cukup tinggi yaitu – 1.00 m. Sebagian besar bangunan kuno yang ada di kota Lama sudah musnah. Berdasarkan data Tata Guna Lahan, Building Coverage (BC) kawasan Kota Lama berkisar antara 60-85%. Kondisi bangunan kurang terawat berkaitan dengan status kepemilikan dan kurangnya atensi masyarakat maupun pemerintahan dalam pelestarian dan perawatan aset peninggalan budaya.

Upaya antisipatif terhadap perkembangan kota, perlu adanya arah panduan, atau pedoman perancangan kota (Urban Design), yang membawa pengaruh terhadap rancangan-desain arsitektur kota, yang termasuk pula pengendalian bangunan dan lingkungan. Hal ini untuk mencegah terganggunya aspek visual dan kualitas lingkungan terbangun (*urban environmental, built environment*) maupun lingkungan alami (*natural environment*) serta kualitas kehidupan perkotaan. (Pudjo Koeswhoro, 2003).

Dalam hal ini perlu ditindak lanjuti adanya pengendalian didalam pemanfaatan ruang kota lebih rinci sehingga ada kesesuaian fungsi ruang

yang sesuai dengan karakter tempat. Dilihat dari struktur kawasan, Kawasan Kota Lama dirancang dengan pendekatan seperti *Era Renaissance*, dimana pendekatan perencanaan bagian kota dilakukan secara profesional dengan ilmu keteknikan melalui sentuhan seni dan kebudayaan dengan warisan klasik, dominasi motif klasik dengan mempertahankan kesan formal yang dibawa oleh kolonial Belanda. Nama besar yang berpengaruh pada rancangan kota bergaya Renaissance ini di dunia seperti: Michaelangelo (*Campodiglio-Capitoline*), La Notr (*Taman Versailles*) dan Bernini (*Plaza St. Pieter* dan *Piazza San Marco* di Venice). Ruang luar terbuka dikelilingi dengan setting bangunan publik memiliki fasade formal, bentuk dirancang dengan karya ornamental "*handycraftment*" dengan penguatan sumbu dengan orientasi garis tengah yang kuat dengan struktur ruang simetris.

Pada Kawasan Kota Lama, ada beberapa ruang terbuka kota dan jalan yang potensial untuk dikembangkan sehingga menarik untuk dikunjungi baik sebagai sarana tempat hiburan, rekreasi, maupun beraktivitas. Perencanaan kawasan kota Lama dilakukan dengan menghubungkan plaza yang memiliki ruang peralihan tiga dimensi dengan serangkaian serambi teras yang menghubungkan lantai dasar bangunan dengan taman-taman kota. Konsep pada Kawasan Kota lama ini cukup menarik, namun terabaikan akibat belum diolahnya *performance* ruang terbuka.

Kualitas konfigurasi ruang dan bangunan secara dua dimensional masih seperti Kota Lama yang ada di Eropa, tetapi secara tiga dimensional

sangat jauh kualitas artistiknya, karena tidak adanya penerapan *super human scale* pada *square*, dan berubah fungsinya *square* sebagai taman kota serta tertutupnya bidang-bidang batas *square* (urban hard space) oleh tatanan lanskap yang tidak teratur, ketinggian bangunan yang tidak teratur dan pelaksanaan pembangunan yang tidak melihat kaidah-kaidah potensi estetika dimasa lalu, sehingga menyebabkan kualitas *square* baik potensi kekuatan sumbu, *final stop*, *serial vision*, kekuatan karakter *square* menjadi menurun dan kabur serta hirarki ruang *square* menjadi tidak dominan lagi sebagai pusat kota tetapi menurun menjadi sub-pusat kota. (Yusuf Ismail, 1999)

Fenomena yang terjadi adalah adanya pertumbuhan daerah perdagangan dan perkantoran telah mempengaruhi terjadinya perubahan pada Ruang Terbuka Kota, baik dari dimensi maupun fungsinya. Sehingga mengakibatkan potensi yang seharusnya dapat dimanfaatkan secara optimal oleh pengguna disekitar kawasan sebagai ruang komunal/tempat berinteraksi menjadi terganggu. Hal ini juga mempengaruhi fungsi bangunan disekitarnya. Matinya kawasan terutama pada sore hingga malam hari. Selain itu ruang terbuka yang kehilangan *Formal Communicative Content* (Lost Space), sehingga tidak jelas aktivitas apa yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat, padahal keberadaannya sangat penting baik bagi kawasan itu sendiri maupun bagi warga kota. Serta Arsitektur Kota Lama yang semakin nonfiguratif (*anti space*) yang disebabkan oleh kurang maksimalnya pemanfaatan ruang kota.

Begitu banyak aktivitas yang terjadi di kawasan Kota Lama, namun kurang memanfaatkan ruang terbuka kota seperti Taman Srigunting, Polder Tawang, Jl. Garuda, dsb. sehingga diperlukan penelitian yang bertujuan untuk melakukan pendekatan desain kota yang baru melalui konsep “*kontinuitas visual spasial*” dengan membuka ketertutupan ruang terbuka kota. Komponen penting yang berpengaruh dalam penelitian *Urban Design* kawasan antara lain: area parkir, *street and square*, kontribusi sirkulasi dan pergerakan – perilaku manusia beserta atribut-atributnya.

Dari latar belakang permasalahan diatas, dapat disimpulkan bahwa dengan kurang dimanfaatkannya ruang terbuka kota, dalam hal ini berada di Kawasan Kota Lama, , akan dapat mempengaruhi image dan visual arsitektur Kota Lama akibat dari ruang yang terbentuk dan perilaku lingkungan yang ada disekitar Kawasan tersebut.

Problematika yang ditemui pada segmen terpilih antara lain:

Terjadinya kemacetan di penggal Jl. Letjend. Suprpto yang disebabkan oleh tidak seimbangnya dimensi jalan dengan volume kendaraan, Area sirkulasi baik kendaraan maupun pejalan kaki semakin berkurang/menyempit akibat digunakannya bahu jalan sebagai area parkir. Selain itu keamanan dan kenyamanan pejalan kaki terganggu karena tidak tersedianya *pedestrian way* yang cukup memadai, dan berkurangnya potensi taman kawasan yang seharusnya dapat dimanfaatkan secara optimal.

1.2. PERUMUSAN MASALAH

Ada beberapa konsep yang dikemukakan oleh Yokio Nishimura (1999) tentang elemen-elemen urban desain yang dapat membedakan dengan dengan jelas dengan desain yang lain, dan perlu diperhatikan berkaitan dengan urgensi penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana menentukan langkah awal untuk mengevaluasi kedudukan dan sejarah ruang-ruang kota tersebut. Dan pendekatan yang terbaik dalam *urban design* adalah mempertimbangkan aspek sosial yang berkaitan dengan ruang-ruang kota yang ada.
2. Urban design didasarkan pada persepsi dari ruang-ruang kota (*urban spaces*) sebagai obyek yang dapat direkayasa atau dimodifikasi. Sehingga perlu strategi yang dapat menciptakan bentuk yang melebihi keadaan semula seperti revitalisasi elemen peninggalan yang ada di kota dengan memperhitungkan perubahan fisik penting dan pengaruh terhadap kegiatan penghuni kotanya.
3. *Urban Design* merupakan bagian dari kota, sehingga fungsi dari perancangan tersebut harus berkaitan dengan fungsi-fungsi bagian kota yang lain, dan secara menyeluruh merupakan bagian dari jaringan yang ada, sehingga tidak terjadi ketimpangan program dalam pembangunan.
4. Urban Design tidak hanya merupakan konsep estetika, tetapi sebagai suatu pengambilan keputusan termasuk aspek sosiologi kota dengan mengacu dengan strategi global. Oleh karena itu perlu perencanaan kegiatan yang jelas tujuannya berdasarkan prediksi masa mendatang.

5. Hasil dari urban design menitik beratkan pada masalah yang penting atau mendesak bagi kehidupan manusia dan kegiatan kotanya.

Dari konsep diatas, terdapat potensi yang sangat besar pada Kawasan Kota Lama yang disebabkan oleh peninggalan historis dan keunikan karakter kawasan akibat dari bermunculannya aktivitas urban yang ada didalamnya. Namun ruang terbuka kota yang ada belum dimanfaatkan secara optimal. Berdasarkan latar belakang tersebut diatas, maka permasalahan yang dapat diangkat adalah:

1. Bagaimana peran dari fungsi bangunan di Kawasan Kota Lama terhadap problematika Ruang Terbuka disekitarnya. Apakah ada keterkaitannya?
2. Apakah pengaruh aktivitas perdagangan dan aktivitas lain seperti pedagang kaki lima, parkir, moda sirkulasi pada jalan-jalan tersebut secara spontan akan mempengaruhi aktivitas dan sirkulasi terhadap bangunan yang ada dengan berbagai aktivitas yang mendukung.

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah :

- Mengkaji adanya keterkaitan fungsi bangunan terhadap problematika yang terjadi di Ruang terbuka Kawasan Kota Lama, Semarang, khususnya pada penggal Jl. Letjend. Suprpto- Jl. Ronggowarsito.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian adalah sebagai berikut:

- Bagi Ilmu Pengetahuan:

- Dari penelitian ini diharapkan kebutuhan aktivitas masyarakat maupun pejalan kaki terutama pada area pedestrian dan ruang publik dapat dengan leluasa bergerak, terlindung dari sirkulasi kendaraan bermotor, humanis, namun juga tidak menghambat elemen pembangkit hidupnya suatu image kawasan.
- Bagi Pemerintah kota dan warga kota Semarang:
 - Manfaat praktis dari penelitian ini juga dapat memberikan masukan kepada penentu kebijakan, tentang berbagai masukan baik positif maupun negatif dalam penyusunan dan perencanaan pengembangan suatu ruang publik kota, khususnya kota lama yang mempunyai karakter unik dan khas, dengan segala aspek aktivitas pendukung diluarnya, seperti pedagang kaki lima, area parkir, sirkulasi /pergerakan manusia dan atributnya.
 - Menyediakan tempat yang fungsional dan estetis dengan memperhatikan kolase kota, detail arsitektural sehingga dapat memacu dan menciptakan ruang publik yang artistik dan atraktif, sehingga dapat meningkatkan pendapatan daerah setempat.

1.5 LINGKUP PENELITIAN

a. Lingkup Wilayah

Berdasarkan fungsi, kepemilikan dan pengelolaannya, ruang terbuka dibedakan atas ruang terbuka publik dan ruang terbuka pribadi. Dalam penelitian ini, peneliti membatasi untuk meneliti ruang terbuka publik, yaitu ruang kepemilikan umum, artinya dapat diakses oleh umum atau masyarakat dengan mudah. Yang

dipilih dalam penelitian ruang terbuka publik ini berada di penggal Jl.Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito,dengan pembagian:

Segmen I : Ruang terbuka dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk

Segmen II : Ruang terbuka dari Taman Srigunting - Satlantas

Segmen III : Ruang terbuka dari Satlantas - Perempatan Jl.Cendrawasih

Segmen IV : Ruang terbuka dari perempatan Jl.Cendrawasih-Jl.Ronggowarsito

Lingkup wilayah dibagi atas beberapa segmen dengan pengertian bahwa:

Segmen 1 dikategorikan sebagai bagian kawasan dengan fungsi bangunan perkantoran dan peribadatan

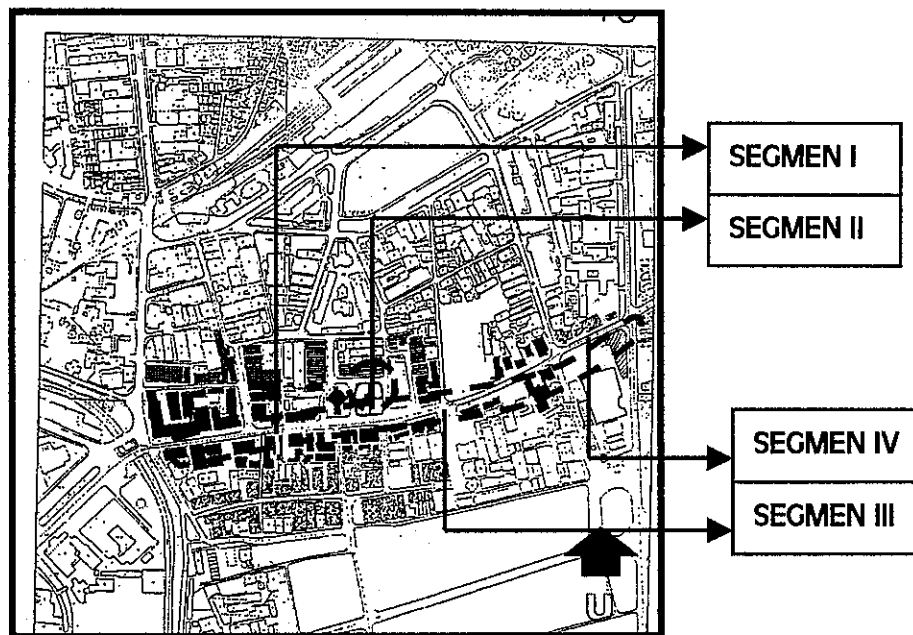
Segmen 2 dikategorikan sebagai bagian kawasan dengan fungsi bangunan pelayanan umum dan jasa

Segmen 3 dikategorikan sebagai bagian kawasan dengan fungsi bangunan pertokoan dan komersial

Segmen 4 dikategorikan sebagai bagian kawasan dengan fungsi bangunan campuran

b.Lingkup Materi

Lingkup Materi yang dapat dikembangkan ,dibatasi hanya yang mencakup hubungan/keterkaitan antara fungsi bangunan dengan ruang terbuka publik/jalan/pedestrian/taman dengan aspek-aspek dan lingkungan fisik maupun non fisik yang mempengaruhinya, dipenggal Jl.Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito..Lingkup penelitian ini mengkaji keterkaitan antara fungsi bangunan dengan problematika yang terjadi diruang terbuka di Kawasan Kota Lama,khususnya di Penggal Jl.Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito.



Gambar 1. Pembagian Segmen Ruang terbuka publik dikawasan Kota Lama

1.6. KEASLIAN PENELITIAN

Sejauh pengamatan penyusun, dengan segala keterbatasannya, hingga saat ini belum pernah dilakukan penelitian yang secara khusus meneliti tentang hubungan atau keterkaitan fungsi bangunan dengan ruang terbuka di Kota Lama Semarang.

Namun Penelitian yang berkaitan dengan Kota-Kota Lama telah banyak dilakukan antara lain:

1. Thesis *"Studi Karakter Perancangan Kota di Kawasan Stasiun Kereta Api Sebagai Bagian Dari Konfigurasi Kota Lama dengan studi kasus Stasiun Tawang dan Stasiun Jakarta Kota"* oleh Bintang Noor Prabowo (2002).

2. Thesis "*Konfigurasi Ruang dan Bangunan Kawasan Kota Lama dengan studi Kasus di Kota Lama Jakarta, Semarang dan Surabaya*" oleh Yusuf Ismail (1999).
3. Thesis "*Sistem Visual di Kawasan Pusat Kota Lama dengan studi kasus Kawasan Pusat Kota Lama Semarang*" oleh Yulita Titik.S (1995).

1.7. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Agar tujuan penelitian yang telah ditetapkan dapat terpenuhi, maka perlu adanya sistematika pembahasan dalam penyusunan penelitian dengan urutan sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Merupakan gambaran sekilas mengenai penelitian yang terdiri dari rumusan permasalahan yang menimbulkan pertanyaan penelitian, tujuan dan manfaat penelitian, posisi peneliti dalam keaslian penelitian, lingkup pembahasan, sistematika pembahasan serta alur berpikir.

Bab II Tinjauan Pustaka

Berisi tentang teori yang berkaitan dengan kota, fungsi bangunan, ruang terbuka kota serta landasan teori sebagai grand concepts.

Bab III Metode Penelitian

Bab ini membahas mengenai kerangka operasional penelitian yang didasarkan atas tinjauan pustaka. Mulai dari landasan dasar penelitian, objek wilayah

penelitian,metode pendekatan penelitian,Variabel penelitian hingga strategi langkah-langkah pokok penelitian

Bab IV Deskripsi Obyek Penelitian

Membahas latar belakang sejarah perkembangan Kota Lama Semarang,serta kondisi kawasan saat ini.Kondisi yang diuraikan merupakan hasil pengamatan lapangan yang meliputi data fisik dan data kondisi lapangan.

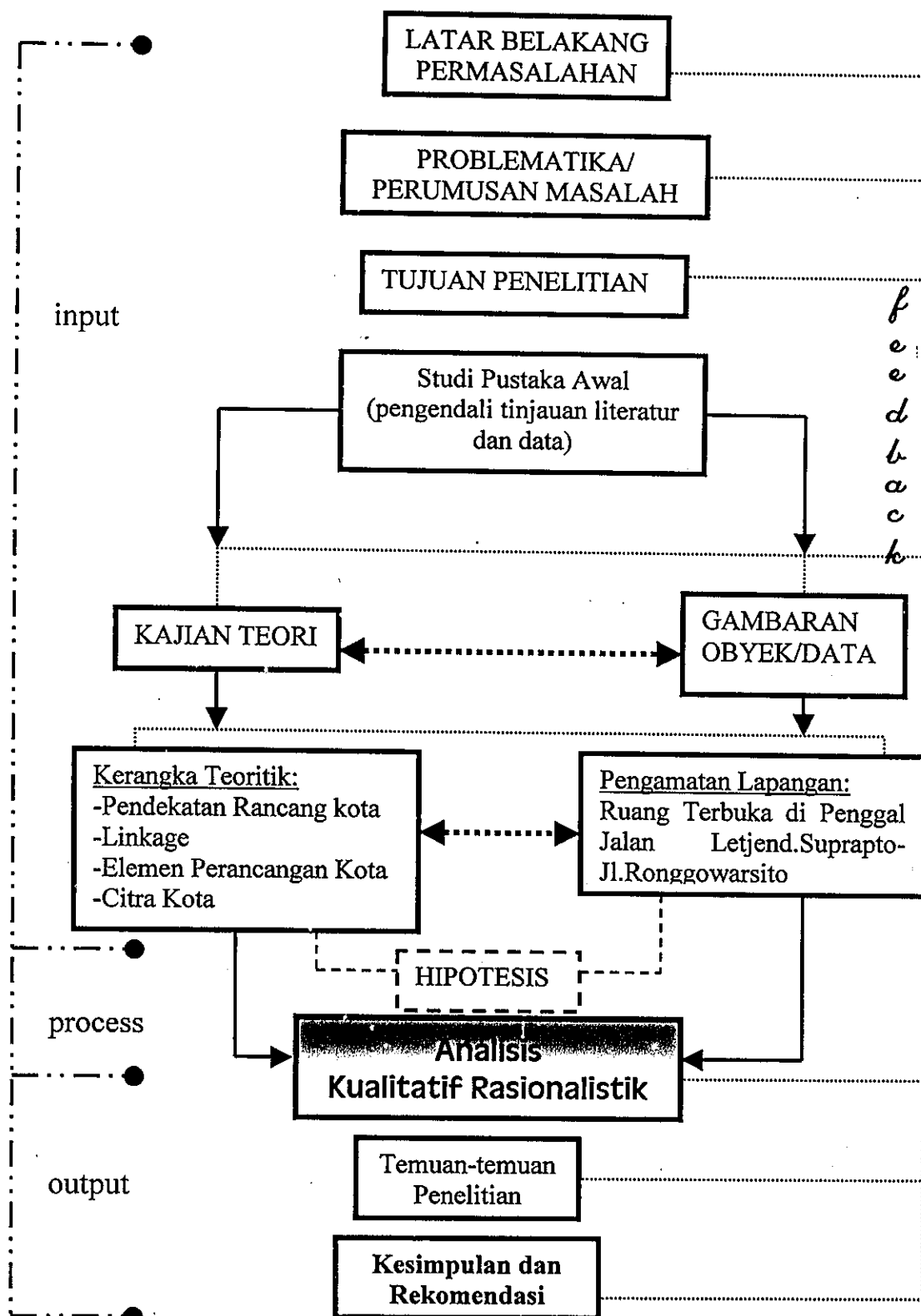
Bab V Analisa dan Pembahasan

Bab ini merupakan analisa dari data-data yang telah diperoleh sebelumnya yang mencakup pola tata ruang kawasan Kota Lama khususnya koridor Jl.Letjend.Suprpto dengan spesifikasi aspek fisiknya berupa bangunan dan ruang terbuka disekitarnya dan aspek non fisik berupa aktivitas didalamnya.Dari hasil analisa,kemudian dilakukan pembahasan untuk mendapatkan temuan berupa *grand theory* yang diperoleh dengan bantuan *grand concepts* tentang keterkaitan fungsi bangunan terhadap problematika ruang terbuka di sepanjang koridor utama.

Bab VI Kesimpulan dan Rekomendasi

Pada akhirnya disusun kesimpulan akhir dan rekomendasi bagi revitalisasi kawasan dan bagi penelitian lanjutan pada bab terakhir.

1.8. ALUR PIKIR



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan penelitian ini akan dikaji berbagai faktor yang berpengaruh dalam mendukung keterkaitan antara fungsi bangunan dan ruang terbuka kota.

Dalam melakukan penelitian pada obyek penelitian akan dilakukan *mapping* mengenai perubahan dan gejala serta kecenderungan interaksi antara pengguna ruang publik dengan lingkungannya. Penelitian ini dianalisa dengan beberapa studi pustaka yang akan memperkuat dan mendapatkan hasil maksimal serta obyektif sehingga dapat diketahui dan dihasilkan penelitian yang signifikan sesuai dengan yang diharapkan dengan studi pustaka yang berhubungan yaitu koridor pedestrian, ruang terbuka kota, dan aktivitasnya. Sebuah kota dapat mewujudkan dirinya dalam bentuk tampak depan bangunan, desain sebuah jalan, atau sebuah rencana kota, atau dapat dikatakan pula bahwa perancangan kota berkaitan dengan bentuk wilayah perkotaan.

Ruang terbuka kota berbentuk jalan, taman dan akhirnya ruang yang lebih besar, dirancang bersamaan dengan perancangan fisik bangunannya, sehingga kota tersebut merupakan proses dan produk dari perancangan kota. Produk tersebut berbentuk ruang kota (*Urban space*) dan ruang terbuka (*Open space*).

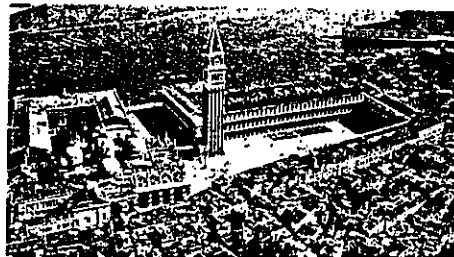
Pada dasarnya ruang kota dibedakan oleh suatu karakteristik yang menonjol, seperti pengolahan detail, aktivitasnya maupun kualitas visualnya. Sebuah kota yang ideal dilingkupi oleh dinding, lantai dan mempunyai maksud yang tegas untuk melayani. Sekelompok bangunan baik bangunan historik, perkantoran

maupun komersial dapat membentuk sebuah ruang yang dikelilingi berupa jalan maupun ruang terbuka lainnya, sehingga dapat tercipta sebuah *landmark* dan koridornya.

2.1. TEORI BERKAITAN DENGAN KOTA

Kota merupakan wadah aktifitas penduduk yang memiliki nilai budaya, sejarah maupun hal - hal lain yang bersifat kontekstual. Keunikan suatu kota tidak lepas dari perkembangan sejarah, budaya, dan nilai - nilai sosial yang ada dalam komunitas kota tersebut. Bentuk kota harus dapat merespon dan menjawab nilai sosial, budaya, persepsi visual, sehingga kota tak hanya hadir dan dirasakan sebagai *space*, namun juga dirasakan keberadaan sebagai sebuah *place*.

Arsitektur Kota (*urban architecture*) sebagai bagian produk kota berujud fisik "*urban fabric*" yang merupakan totalitas fisik kota, adalah satu akumulasi rangkaian dari pembentukan sekumpulan elemen-elemen kota. Secara kolektif membentuk tatanan bangunan dengan setting lingkungan terbangun (*built environment*) yang terdiri atas massa bangunan (*urban mass*) dan ruang terbuka kota (*urban space; open space*). Penampilan wujud arsitektur kota merupakan susunan konfigurasi bentuk massa bangunan yang terangkai dengan struktur ruang kota (*skeleton*) dan membentuk pita-pita (*tissues*) yang terhubung oleh jaringan jalan, sungai, bentuk topografi, serta bentang alam lansekap dan tatanan vegetasi.



Gambar 2. Ruang terbuka publik St. Mark's Piazza, Venice.

Kehadiran obyek karya arsitektural atau bangunan pada suatu lingkungan perkotaan hendaknya memberi “arti” atau makna pada lingkungannya, antara lain dengan memperkuat suasana yang dikehendaki atau memberi dorongan atau dukungan suasana. Proses pembentukan kota merupakan suatu rangkaian atas peristiwa, mencatat kejadian-kejadian realitas kehidupan manusia, seperti halnya sebuah panggung drama, susunannya berdasar pada setting lingkungan dan memiliki skenario dinamika perkembangan. Dengan demikian kota memiliki “memori kolektif” (*permanences*) atas artifak bangunan maupun monumen-monumen.

The city “is seen as a’ dramatic event in the environment’, a gathering of people who create a collective surplus of enjoyment and gathering of building that can collectively give visual pleasure (Cullen, 1971)

Menurut Kevin Lynch pemahaman terhadap citra kota (*image of the city*), teori ini membangun *mental mapping* suatu pemahaman terhadap citra kota melalui pembentukan kognisi citra mental atau membentuk ‘citra persepsi’ pengamat terhadap gambaran mental tentang tempat, melalui elemen kota berupa tanda-tanda, tetenger, dsb.

2.1.1 Ruang Publik

Ruang Publik menurut Madanipour dalam *Design of Urban Space* adalah lahan yang digunakan masyarakat untuk kegiatan mereka. Baik kegiatan yang fungsional maupun kegiatan ritual yang melibatkan komunitas, dalam bentuk kegiatan rutin sehari - hari maupun periodik. Ruang publik juga dapat digunakan

untuk kepentingan “ privat ” dengan tujuan untuk menjual sesuatu, bertaman atau untuk tempat eksistensi diri (Serial Diskusi Arsitektur dan Perkotaan ,1997).

Ruang publik adalah bentuk dasar dari ruang - ruang terbuka di luar bangunan yang dapat digunakan oleh publik dan memberi kesempatan pada mereka untuk melakukan bermacam - macam kegiatan.

Melihat dari beberapa fungsi yang diberikan dari keberadaan sebuah ruang publik peranannya antara lain memberikan pencahayaan alami dan sirkulasi udara, memberikan kesegaran pada tatanan ruang luar yang padat bangunan, dapat dijadikan sebagai paru - paru kota yang dapat sedikit mengatasi masalah yang berkaitan dengan polusi disekitar kawasan. Ruang publik sangat berkaitan erat dengan penggunaannya. Pengguna Ruang Publik dalam hal ini adalah manusia dengan segala aktivitas, perilaku serta sirkulasinya / pergerakannya.

Perancangan sebuah ruang terbuka merupakan perancangan yang integral dengan perancangan kota. Masyarakat kota selalu membutuhkan ruang terbuka kota yang sesuai dengan perkembangan kehidupan sosial budayanya. Demikian pula perkembangan suatu kawasan dapat disebabkan oleh perilaku sosial, kebudayaan dan ekonomi menyebabkan terjadinya perkembangan fungsi ruang, pola tata ruang luar dan pola tata massa bangunan suatu kawasan.

Meskipun sebagian ahli mengatakan umumnya ruang publik adalah ruang terbuka, Rustam Hakim (1987) mengatakan bahwa, ruang umum pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dari masyarakatnya, baik secara individu maupun kelompok, dimana bentuk ruang publik ini sangat tergantung pada pola dan susunan massa bangunan.

Menurut sifatnya, ruang publik terbagi menjadi dua jenis, yaitu :

1. Ruang publik tertutup : adalah ruang publik yang terdapat di dalam suatu bangunan.
2. Ruang publik terbuka : yaitu ruang publik yang berada di luar bangunan yang sering juga disebut ruang terbuka (open space).

Menurut Budihardjo (1998) ruang terbuka adalah bagian dari ruang yang memiliki definisi sebagai wadah yang menampung aktivitas manusia dalam suatu lingkungan yang tidak mempunyai penutup dalam bentuk fisik. Ruang terbuka memiliki beberapa fungsi sebagai berikut :

Fungsi umum :

- a. Tempat bermain dan berolah raga, tempat bersantai, tempat komunikasi sosial, tempat peralihan, tempat menunggu.
- b. Sebagai ruang terbuka, ruang ini berfungsi untuk mendapatkan udara segar dari alam.
- c. Sebagai sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat lain.
- d. Sebagai pembatas atau jarak di antara bangunan

Fungsi ekologis :

- a. Penyegaran udara, menyerap air hujan, pengendalian banjir, memelihara ekosistem tertentu,
- b. Pelembut arsitektur bangunan.

Kaitan Ruang publik dengan penggunaanya yang secara tidak langsung mempengaruhi bentukan ruang publik itu tersendiri baik yang diukur dengan skala

kecil (kawasan) maupun dengan skala yang besar (kota). Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pergerakan manusia, antara lain:

- menuju dan melalui ruang atau sesuatu yang menyenangkan.
- Menuju sesuatu yang mempunyai daya tarik.
- Menuju benda yang diinginkan.
- Dengan keselarasan dengan pola sirkulasi.

(Hakim, Rustam, Unsur Perancangan Dalam Arsitektur Lansekap)

Teori menurut Robb Krier, mengutarakan ruang terbuka dalam dua jenis bentuk, yaitu memanjang yang umumnya mempunyai batas (jalan, pedestrian) dan cluster (plaza, lapangan). Pola Ruang Terbuka mempunyai penampilan dan kombinasi bentuk beragam yang memuat elemen - elemen pembentuknya.

Ruang terbuka yang digunakan sebagai tempat / wadah pertemuan umum adalah ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari, contohnya untuk kegiatan jalan-jalan, duduk, upacara atau terkadang digunakan sebagai tempat berdagang. Rob Krier (1979), Zahnd (1999) membagi karakter ruang kota (*urban space*) menurut tipologinya menjadi dua yaitu tipologi ruang statis dan dinamis. Menurut tipologinya, *square* masuk dalam tipologi ruang statis dan *street* adalah tipologi ruang dinamis. Tipologi ruang dapat membentuk karakter suatu tempat, yang pada dasarnya tipologi bentuk suatu tempat tidak selalu sudah jelas karena dapat merupakan campuran antara tipologi ruang statis dan dinamis.

- Ruang pengaliran kegiatan keseluruh kawasan,serta
- Memperkaya khasanah tematik kawasan.

Secara lebih detail berdasarkan bentukan ruangnya,ruang terbuka kota di Kawasan Kota Lama dapat dibedakan atas:

- Taman
- Jalan
- Jalan setapak
- Jalan tembus
- Taman dalam
- Tepi sungai, dsb,

baik itu berada dilahan kepemilikan pribadi maupun publik

A.Ruang Terbuka Berdasar Bentuk Ruang

Ruang terbuka dikawasan Kota Lama merupakan bagian dari sejarah kawasan dan beberapa memiliki karakteristik khas kolonial yang dibentuk bersama dengan konfigurasi massa yang mengelilinginya.Saat ini beberapa diantaranya telah terdemolisi sehingga jumlah ruang terbuka yang ada masih sangat terbatas.Oleh karena itu ruang terbuka yang masih tersisa harus dikonservasi dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Konservasi ruang kota meliputi:
 - a. Keberadaan (lokasi) ruang kota tersebut tidak boleh berubah,
 - b. Luasan yang ada tidak boleh berkurang maupun bertambah,
 - c. Bentuk ruang kota tidak boleh berubah.
2. Untuk itu,keberadaan ruang kota seharusnya:

- a. Memperkuat konfigurasi ruang terbuka dengan massa-massa bangunan disekelilingnya, sehingga ruang terbuka tidak boleh dibatasi dengan pagar.
- b. Desain harus kontekstual dengan gaya (style) yang ada sehingga dapat mengembangkan karakter kawasan.
- c. Material yang digunakan harus kontekstual dengan karakter kota kolonial
- d. Pengembangan ruang terbuka baru, hendaknya tetap kontekstual, berkualitas dan figuratif terhadap lingkungannya. Ruang figuratif adalah ruang terbuka yang terdefinisi dengan batas-batas yang jelas, batas-batas tersebut bisa berupa dinding, pohon, dll.
- e. Lanskap dalam ruang terbuka harus figuratif
- f. Peil ruang terbuka harus datar (tidak boleh berteras-teras/berjenjang)
- g. Kali Semarang dan Jembatan Berok harus dikonservasi sebagai bagian dari sejarah Semarang.
- h. Tepi sungai/air harus berfungsi sebagai areal rekreasi dan *amenity* kota. (Review dan Rangkuman RTBL Kota Lama, 2000)

B. Berdasarkan Fungsi, Kepemilikan dan Pengelolaannya

Berdasarkan fungsi, kepemilikan dan pengelolaannya, ruang terbuka dibedakan atas ruang terbuka publik dan ruang terbuka pribadi.

1. Ruang Terbuka Publik

Ruang terbuka publik berfungsi sebagai civic centre, maka terlebih dahulu harus dipahami mengenai *civic space*. Civic space menurut Gibbert (1972) memiliki pengertian yang tidak dapat dipisahkan, yang artinya ruang terbuka sebagai wadah yang dapat digunakan untuk aktivitas penduduk sehari-hari.

Sedangkan pengertian civic centre secara harfiah adalah pusat kegiatan dimana masyarakat melakukan aktivitasnya.

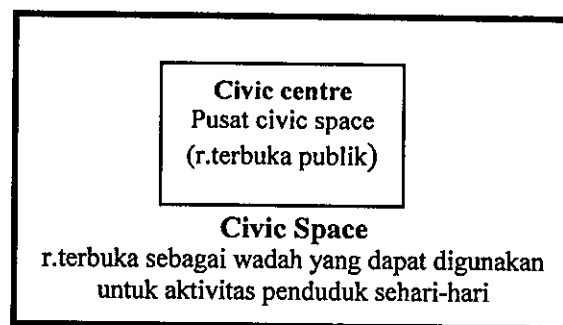


Diagram 1. Hubungan antara Ruang Terbuka Publik dengan *Civic Space*(Gibbert, 1972)

Maka pengertian **ruang terbuka publik** sebagai civic centre adalah suatu ruang luar yang terjadi dengan membatasi alam dan komponen-komponennya (bangunan) menggunakan elemen keras seperti pedestrian, jalan, plaza, pagar, dsb; maupun elemen lunak seperti tanaman dan air sebagai unsur pelembut dalam lansekap dan merupakan wadah aktivitas masyarakat yang berbudaya dalam kehidupan kota. Sedangkan budaya atau tradisi itu sendiri merupakan keseluruhan sistem nilai, gagasan, tindakan dan hasil karya manusia yang selalu berubah-ubah dalam kehidupan masyarakat yang dijadikan milik diri manusia dengan belajar.

Aktivitas yang dilakukan pada ruang terbuka publik ini pada prinsipnya merupakan tempat dimana masyarakat dapat melakukan aktivitas sehubungan dengan kegiatan rekreasi dan hiburan bahkan dapat pula mengarah kepada jenis

kegiatan hubungan sosial lainnya. Dengan demikian ruang terbuka publik bukan saja berupa ruang luar yang bersifat sebagai perancangan lansekap untuk taman kota saja atau daerah hijau dalam kota tetapi lebih condong pada keterlibatan manusia di dalamnya sebagai pemakai fasilitas tersebut.

Menurut Ardiyanto (1998) secara berurutan ruang terbuka publik tingkatan dan fungsinya terdiri atas :

- a. *Pocket park* ,yaitu taman yang dikelilingi oleh sekelompok bangunan, dinikmati oleh penghuni lingkungan di sekelilingnya.
- b. *Play-lot*, yaitu ruang yang menghubungkan beberapa kelompok lingkungan, berfungsi untuk menampung kegiatan-kegiatan yang melibatkan penghuni dari blok lain.
- c. *Play ground*, adalah ruang publik yang berfungsi sebagai tempat bermain, dengan fasilitas yang lebih lengkap, merupakan pusat rekreasi bagi penghuni kawasan.
- d. *Urban park*, adalah ruang publik yang terletak pada pusat kota, berfungsi untuk aktivitas-aktivitas yang melibatkan warga kota, dikunjungi oleh masyarakat dari berbagai kawasan, baik di dalam kota yang sama maupun yang berasal dari kota lain.

1.1. Terbentuknya Ruang Terbuka

Terbentuknya ruang terbuka dipengaruhi oleh beberapa faktor baik oleh alam maupun lingkungan buatan, dibedakan sebagai berikut :

- a. Pembatas, dimana ruang selalu terbentuk oleh tiga elemen pembentuk ruang yaitu bidang alas, bidang langit-langit dan bidang pembatas/ dinding.

- b. Skala, dalam arsitektur menunjukkan perbandingan antara elemen bangunan atau ruang dengan elemen tertentu yang ukurannya sesuai dengan kebutuhan manusia. Skala terdiri atas dua macam :
- **Skala manusia**, perbandingan ukuran elemen atau ruang dengan dimensi tubuh manusia.
 - **Skala generik**, perbandingan elemen bangunan atau ruang terhadap elemen lain yang berhubungan dengan sekitarnya.
- c. Bentuk tidak teratur. Bentuk, yang terdiri atas bentuk dua dimensi dan tiga dimensi. Dapat juga dikategorikan dalam dua bagian yaitu bentuk alami dan buatan. Menurut penampilan terbagi atas : bentuk teratur, bentuk lengkung.

1.2.Faktor Yang Mempengaruhi Kualitas Ruang Terbuka Publik.

Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi penilaian terhadap kualitas ruang terbuka adalah :

- a. Faktor persepsi pandangan.
- b. Ukuran-ukuran.
- c. Respon terhadap ruang.

Teori Hubungan Antara Perilaku dan Lingkungan.

Pendekatan hubungan antara perilaku manusia dan lingkungannya ditekankan pada keterkaitan antara ruang, manusia serta masyarakat yang dalam hal ini memanfaatkan/ menghuni ruang tersebut. Dalam pendekatan inilah diperlukan pemahaman terhadap perilaku manusia yang berbeda pada masing-masing masyarakat dalam memanfaatkan ruang.

Dengan demikian menurut Rapoport (1969) pendekatan ruang dilihat dengan cara mengamati aspek norma, kultur, psikologi masyarakat yang berbeda akan menghasilkan konsep dan wujud ruang yang berbeda.

Pada dasarnya kerangka pendekatan studi perilaku menekankan bahwa latar belakang manusia seperti pandangan hidup, kepercayaan yang dianut, nilai-nilai dan norma-norma yang dipegang akan menentukan perilaku seseorang yang antara lain tercermin dalam cara hidup dan peran yang dipilihnya di masyarakat. Menurut Rapoport (1977) lebih lanjut, konteks kultural dan sosial ini akan menentukan sistem aktivitas atau kegiatan manusia.

Seperti diagram di bawah ini :

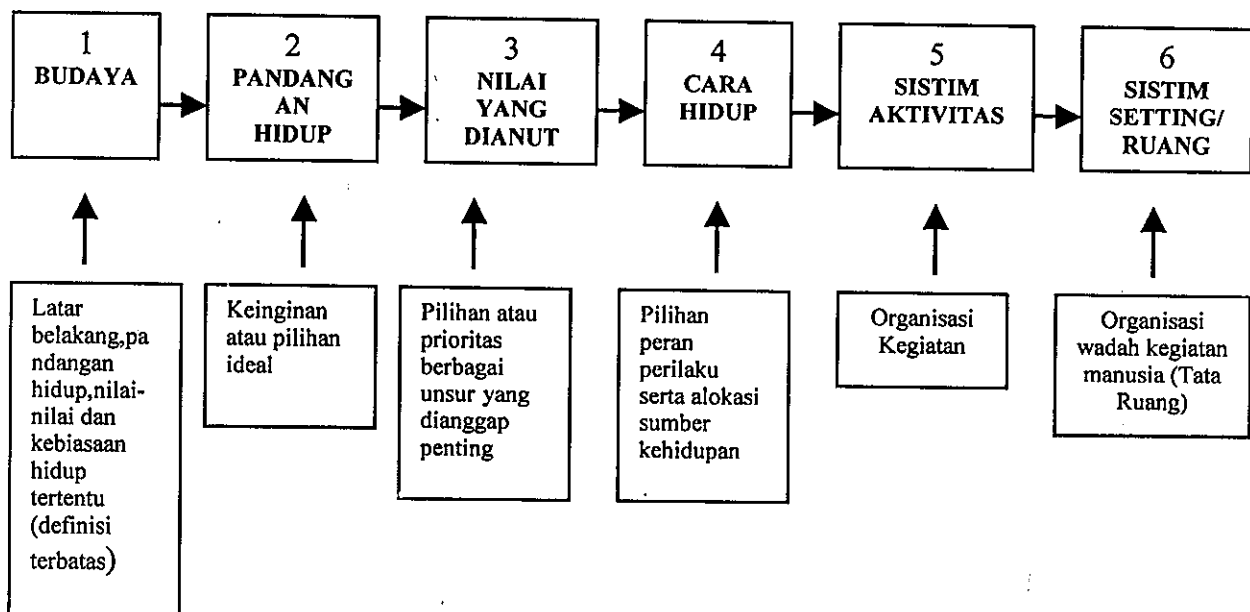


Diagram 2. Hubungan antara Budaya, Perilaku, Sistem Aktivitas dan Sistem Setting (Rapoport, 1977)

Menurut Bechtel (1987), kegiatan didefinisikan sebagai apa yang dikerjakan oleh seseorang pada jarak waktu tertentu, yang mengandung empat hal pokok, yaitu : pelaku, macam kegiatan, tempat dan waktu berlangsungnya

kegiatan. Kegiatan terjadi pada setting, sehingga dapat dikatakan bahwa sistem kegiatan terjadi pada suatu sistem setting tertentu. Hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa seseorang tidak mungkin dapat memahami apa yang terjadi di suatu setting tanpa mengetahui apa yang terjadi di setting-setting yang lain.

Ruang atau lingkungan bersifat sangat personal dan mempunyai arti yang spesifik bagi setiap individu. Setiap individu dan masyarakat juga cenderung memiliki kapasitas yang berbeda dalam memberikan jawaban terhadap pengaruh lingkungan atau setting di sekitarnya. Ada yang mudah memberikan respon dan beradaptasi dengan lingkungan dan ada yang sama sekali tidak mampu memberikan respon. Ada beberapa konsep tentang perilaku, yaitu :

1. Latar Perilaku.

Latar perilaku, secara sederhana diartikan sebagai suatu interaksi antara suatu kegiatan dengan tempat yang spesifik, yang mengandung unsur-unsur sebagai berikut :

- a. Sekelompok orang yang melakukan suatu kegiatan.
- b. Aktivitas atau perilaku sekelompok orang tersebut.
- c. Tempat dimana kegiatan tersebut dilakukan.
- d. Waktu spesifik saat kegiatan tersebut dilaksanakan.

Latar perilaku menekankan pada pengidentifikasian perilaku-perilaku yang secara konstan atau berkala muncul pada satu situasi atau setting tertentu. Dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku perlu diperhatikan adanya sekelompok orang atau kelompok yang mempunyai persepsi atau nilai-nilai yang sama atau mirip

dan melakukan suatu rangkaian kegiatan atau perilaku tertentu untuk makna dan tujuan yang telah mereka sepakati.

2. Persepsi Tentang Lingkungan.

Salah satu hal yang dipersepsi manusia tentang lingkungannya adalah ruang (space) di sekitarnya. Pengertian ruang itu termasuk persepsi tentang jarak jauh-dekat, luas-sempit, longgar-sesak, kurang nyaman-nyaman. Untuk itu di sini akan dibicarakan tentang personal space, privacy, territoriality, crowding dan density. Khususnya kawasan bersejarah yang merekam peristiwa atau kejadian perkembangan kota dengan bukti artifak, yang menjadi saksi atas peristiwa, akan mudah diakrabi dan dikenali oleh warga kota. Elemen fisik yang mudah dikenal akan membangun rekaman ingatan (memori) terhadap tempat peristiwa. Berpengaruh pada pembentukan kognisi dan imajinasi atas pengalaman ruang, sekaligus digunakan orientasi lingkungan dan simbol serta landmark kota.

a. Personal Space

Di sekitar individu terdapat suatu batas maya yang mengelilinginya dan tidak boleh dilalui oleh orang lain. Luas atau sempitnya ruang tersebut tergantung pada kadar dan sifat hubungan antara individu dengan individu lainnya. Sebagai sarana hubungan atau komunikasi antar individu inilah persepsi ruang seseorang dinamakan personal space. Menurut Hall (1963)-(dalam Holahan, 1982 : 275 dan Fisher, 1984 : 153) ada 4 macam jarak personal space, yaitu :

1. *Jarak intim* (0-18"/0-0,5 m), yaitu jarak untuk berhubungan seks, saling merangkul antar kekasih, sahabat atau anggota keluarga, atau untuk melakukan olahraga kontak fisik seperti gulat dan tinju.

2. *Jarak personal* (18"-4'/0,5-1,3 m), yaitu jarak untuk percakapan antara dua sahabat atau antar orang yang sudah saling akrab.
3. *Jarak sosial* (4'-12'/1,3-4 m), yaitu untuk berhubungan yang bersifat formal seperti bisnis dan sebagainya.
4. *Jarak publik* (12'-25'/4-8,3 m), yaitu untuk berhubungan yang lebih formal, seperti peneramah atau aktor dengan hadirinnya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi jenis *personal space* adalah :

- Jenis kelamin
- Tingkat umur
- Tipe kepribadian
- Latar belakang/ suku bangsa
- Keadaan lingkungan dalam ruang penyekat ruang

b. Privasi

Usaha untuk mengurangi gangguan dari luar terhadap dirinya sampai tingkat paling minimal merupakan suatu usaha psikologis yang dinamakan privasi. Privasi merupakan keinginan atau kecenderungan pada diri seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya. Dalam psikoanalisis privasi berarti dorongan untuk melindungi ego seseorang dan gangguan yang tidak dikehendaknya.

Holatian (1982 : dalam Sarlito, 1992) melalui penyelidikannya mendapatkan 6 jenis privasi yang terbagi dalam 2 golongan :

- **Golongan Pertama**

Ada keinginan untuk tidak diganggu secara fisik. Wujud dan usaha ini adalah adanya usaha untuk menarik diri (*withdrawal*) yang terdiri dari 3 jenis :

- Keinginan untuk menyendiri (solituted), misalnya : musholla, kapel, retreat, menuntut suatu keterpisahan dan ketenangan.
- Keinginan untuk menjauh dari pandangan dan gangguan suara tetangga atau kebisingan lalu lintas (seclusion).
- Keinginan untuk intim (intimacy) dengan orang-orang (misalnya dengan keluarga) atau orang tertentu saja (misalnya pacar atau sahabat), namun jauh dari semua orang lainnya.

- Golongan Kedua

Adalah keinginan untuk menjaga kerahasiaan diri sendiri yang berwujud pada tingkah laku hanya memberi informasi yang dianggap perlu (control of information), tiga jenis privasi yang termasuk dalam golongan ini adalah :

- Keinginan untuk merahasiakan jati diri (anonymity).
- Keinginan untuk tidak mengungkapkan diri terlalu banyak kepada orang lain (reserve)/ privasi yang tidak dapat ditembus oleh masyarakat lain.
- Keinginan untuk tidak terlibat dengan tetangga (not neighbouring)

Tampak bahwa privasi merupakan inti dari personal space. menurut Holahan, privasi merupakan hasrat atau kehendak untuk mengontrol akses fisik maupun informasi dari pihak orang lain, sedangkan personal space adalah perwujudan privasi dalam wujud ruang (space). Persepsi tentang lingkungan adalah interpretasi tentang suatu setting oleh individu, yang dilakukan berdasarkan latar belakang budaya, nalar dan pengalaman individu tersebut. Didalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku, konsep ini ditekankan pada ragam dan kesamaan persepsi tentang lingkungan beberapa individu atau beberapa

kelompok individu. Dalam perancangan lingkungan peran persepsi lingkungan sangatlah penting, karena keputusan-keputusan perancangan akan ditentukan oleh persepsi lingkungan perancang. Apabila perancang tidak mencoba memahami persepsi lingkungan masyarakat yang ia rancang lingkungannya, dimungkinkan tidak akan terjadi suatu kualitas perancangan lingkungan yang baik.

Setiap orang/ kelompok masyarakat juga akan mempunyai persepsi yang berbeda tentang lingkungan yang baik, standar minimal lingkungan. Tujuan utama kajian arsitektur lingkungan dan perilaku adalah untuk memahami kompleksitas dan ragam persepsi lingkungan, sehingga perbendaharaan kita tentang persepsi lingkungan semakin bertambah, yang pada akhirnya dapat berperan dalam penciptaan suatu lingkungan yang seoptimal mungkin dengan persepsi lingkungan orang atau masyarakat yang akan menggunakan lingkungan tersebut.

3. Lingkungan Yang Terpersepsikan.

Lingkungan yang terpersepsikan merupakan produk atau bentuk dari persepsi lingkungan seseorang atau sekelompok orang. Setiap orang dapat mempunyai gambaran bentuk lingkungan yang berbeda, tergantung proses persepsinya masing-masing.

4. Kognisi Lingkungan, Citra dan Skemata.

Kognisi lingkungan adalah suatu proses memahami dan memberi arti terhadap lingkungan. Proses ini cukup penting karena merupakan suatu proses yang menjelaskan mekanisme hubungan antara manusia dan lingkungannya.

Manusia sebagai makhluk yang berakal dan berbudaya, selalu berupaya untuk menstrukturkan, memahami dan memberi makna terhadap lingkungan di

sekitarnya. Melalui proses kognisi lingkungan ini, manusia kemudian ingin membentuk atau mengubah lingkungannya.

5. Pemahaman Lingkungan.

Pemahaman lingkungan diartikan sebagai keseluruhan proses yang berputar dari pembentukan kognisi, skemata serta peta mental. Proses pemahaman lingkungan meliputi proses pemahaman yang menyeluruh dan menerus tentang suatu lingkungan oleh seseorang.

Di satu sisi, perencana atau arsitek harus menciptakan suatu lingkungan yang sesuai dengan persepsi dan keinginan kliennya. Akan tetapi di sisi lain persepsi klien itu sendiri sesuatu yang seringkali berubah atau berkembang. Untuk mengatasi hal di atas, menurut Haryadi dan Setiawan (1995) ada beberapa unsur yang dianggap berperan dalam proses pengertian lingkungan, yaitu :

- a. Tingkat kompleksitas unsur atau obyek.
- b. Urban grain dan texture.
- c. Skala, tinggi dan kepadatan bangunan.
- d. Warna, material, detil.
- e. Manusia : bahasanya, cara berpakaian, dll.
- f. Tanda-tanda.
- g. Tingkat aktivitas.
- h. Pemanfaatan ruang.
- i. Tingkat kebisingan.
- j. Tingkat penerangan.
- k. Unsur alami.

1. Bau dan kebersihan.

Masing-masing unsur akan secara keseluruhan mempengaruhi proses pengartian, pemahaman, serta preferensi seseorang terhadap suatu lingkungan. Tugas arsitek dan perencana kota adalah menyusun keseluruhan unsur tersebut secara optimal, agar semakin banyak orang dapat memahami, mengartikan dan menyenangi lingkungan tersebut.

- 6. Kualitas Lingkungan.**

Keseluruhan proses *enviromental learning*, pada akhirnya akan menghasilkan apa yang disebut sebagai persepsi mengenai kualitas lingkungan atau *environmental quality persepction*. Konsep ini sangat penting dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku, karena tujuan utamanya adalah untuk mencapai secara optimal kualitas lingkungan yang baik.

Kualitas lingkungan didefinisikan secara umum sebagai suatu lingkungan yang memenuhi preferensi imajinasi ideal seseorang atau sekelompok orang. Dengan demikian dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku, kualitas lingkungan tidak hanya dilihat dari aspek fisik dan bio-kimia saja tetapi dipahami dengan cara mengkaitkan aspek-aspek psikologis dan sosio kultural masyarakat yang menghuni suatu lingkungan.

- 7. Teritori.**

Teritori di dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku diartikan sebagai batas dimana organisme hidup menentukan tuntutananya, menandai, serta mempertahankan, terutama dari kemungkinan intervensi pihak lain.

Bagi manusia, konsep teritori lebih dari sekedar tuntutan atas suatu area untuk memenuhi kebutuhan fisiknya saja, tetapi juga untuk kebutuhan emosional dan kultural. Sehubungan dengan emosional, teritori berkaitan dengan ruang privat (personal space) dan ruang publik.

Berkaitan dengan aspek kultur, konsep teritori akan menyangkut mengenai area sakral dan umum. Konsep teritori menekankan pentingnya dimensi kultur, wujud dari cakupan teritori untuk berbagai kelompok individu dengan berbagai kultur yang berbeda akan berbeda pula. Menurut Atman (1975) membagi teritori menjadi tiga kategori dikaitkan dengan keterlibatan personal, involvement, kedekatan dengan kehidupan sehari-hari individu atau kelompok, dan frekuensi penggunaan.

Tiga kategori tersebut adalah :

- a. *Primary*, adalah suatu area yang dimiliki, digunakan secara eksklusif, disadari oleh orang lain, dikendalikan secara permanen, serta menjadi bagian utama dalam kehidupan sehari-hari penghuninya.
- b. *Secondary*, adalah suatu area yang tidak terlalu digunakan secara eksklusif oleh seseorang atau sekelompok orang, mempunyai cakupan area yang relatif luas, dikendalikan secara berkala oleh kelompok yang menuntutnya.
- c. *Public Teritory*, adalah suatu area yang dapat digunakan atau dimasuki oleh siapapun, akan tetapi ia harus mematuhi norma-norma serta aturan yang berlaku di area tersebut.

Dalam penelitian ini, Ruang terbuka publik, yaitu ruang kepemilikan umum, artinya dapat diakses oleh umum atau masyarakat dengan mudah. Yang dimaksud dengan

ruang terbuka publik ini adalah: Taman Srigunting (dahulu Paradeplein), Kolam Tawang, Kali Semarang, ruang terbuka Puskopad Jl. Empu Tantular, ruang terbuka Jl. Garuda, Taman Jurnatan dan jalan-jalan umum milik negara, dsb.

8. Ruang Privat dan Kepadatan Ruang.

Menurut Sommer (1969) ruang privat memiliki definisi sebagai batas yang tidak nampak di sekitar seseorang, dimana orang lain tidak boleh atau merasa enggan untuk memasukinya. Pada kajian arsitektur lingkungan dan perilaku, pengaruh psikologis individu atau kultural sekelompok individu terhadap kognisinya mengenai ruang.

Konsep ruang privat dalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku turut pula menentukan kesumpekan, yaitu situasi dimana seseorang atau sekelompok orang yang sudah tidak mampu mempertahankan ruang privatnya. Dengan kata lain, oleh karena situasi tertentu, masing-masing telah mengintervensi batas-batas ruang privat. Oleh karena ruang privatnya telah diintervensi oleh orang atau banyak orang lain, situasi kesumpekan, apabila terus berlangsung akan mengarah pada munculnya stress.

Faktor lingkungan diklasifikasikan lagi menjadi faktor fisik dan sosial. Faktor fisik terutama menyangkut dimensi tempat, kepadatan, serta suasana ruang atau tempat. Faktor sosial meliputi norma, kultur, serta adat istiadat. Faktor situasionalnya menyangkut karakteristik dari hubungan antar individu, lama serta intensitas kontak. Faktor ini menunjukkan bahwa meskipun secara fisik, kepadatan suatu tempat tata ruang sangat tinggi, akan tetapi kalau secara situasional, hubungan antar orang-orang yang berada ditempat tersebut intim,

saling mengenal, serta lama hubungannya terbatas (misal dalam pesta standing party) tidak dapat dikatakan muncul situasi kekacauan.

2. Ruang Terbuka Pribadi

Ruang terbuka pribadi adalah ruang yang dimiliki oleh bangunan itu sendiri, dan biasanya dimanfaatkan untuk kepentingan/fungsi dari aktivitas intern bangunan tersebut. Misalnya : Ruang terbuka Asuransi Jiwasraya, Ruang terbuka Samsat, Ruang terbuka Gereja Blenduk, dsb.

2.1.2. Kegiatan Penunjang

Activity Support dalam *Place Theory* pada dasarnya adalah kegiatan penunjang yang menghubungkan dua atau lebih kegiatan yang ada di kota, bentuk kegiatannya dan ruang umum pendukung yang menunjang aktivitas masyarakat antara lain seperti penjualan barang - barang, hiburan, dan penyediaan fasilitas lainnya yang terbentuk dari fungsi kawasan. Kegiatan dan ruang umum pada suatu kawasan adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan, keduanya saling berinteraksi. Pendukung kegiatan karena adanya keterkaitan fasilitas ruang umum kota dengan seluruh kegiatan yang menyangkut penggunaan ruang kota yang menunjang akan keberadaan ruang umum kota.

Aktivitas secara umum dibedakan menjadi dua aktivitas di dalam dan luar bangunan (Mulyani, 1996). Aktivitas dan perkembangan kota mempunyai pengaruh terhadap lingkungan fisik. Makin maju perekonomian suatu kota akan banyak infrastruktur dibangun, sehingga berpengaruh terhadap bentuk fisik dan visual kota, yang terbentuk oleh fasilitas-fasilitas ekonomi kota. Venturi dalam Frey (1999) menyebutkan bahwa kota saat ini terbentuk bukan hanya oleh *way of*

life, tetapi juga komunikasi dan teknologi transportasi serta kekuatan pasar. Semuanya ikut bertanggungjawab terhadap karakteristik dan arsitektur kota. *Today the city is more than over shaped by economics forces*, kekuatan pasar / ekonomi turut menentukan bentuk kota.

Aktivitas komersial akan memperkuat ruang-ruang umum kota, karena saling melengkapi satu sama lain. Bentuk lokasi dan karakter koridor komersial akan menarik fungsi-fungsi dan aktifitas yang khas. Sebaliknya suatu aktivitas cenderung dilokasikan pada tempat yang paling mampu menyesuaikan keperluan-keperluannya. Saling ketergantungan antara ruang dan fungsi merupakan elemen penting dalam *urban design*. Untuk mendukung aktivitas bukan hanya menyediakan plaza dan jalan pedestrian saja, tetapi juga mempertimbangkan elemen fungsional kota yang membangkitkan aktivitas.

2.1.3. Pola Sirkulasi

Jaringan-jaringan transportasi dalam kota merupakan komponen yang tidak dapat dipisahkan dengan parkir dan pedestrian. Transportasi sebagai sarana yang menghidupkan komponen lainnya sebagai pembentuk jalur-jalur sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki. Hal yang berkaitan erat dengan masalah transportasi adalah sistem sirkulasi kota sebagai perangkat fisik yang terdiri dari aspek-aspek seperti pola, bentuk dan perlengkapan jalan, aspek lalu lintas, dan juga tempat parkir.

Struktur jalan terdiri dari:

- Badan jalan (daerah sirkulasi kendaraan).

- Bahu jalan (daerah sirkulasi pejalan kaki, tempat perlengkapan jalan, utilitas, dan penghijauan).

Pencapaian, perlu dilibatkan karena usaha PKL cenderung menggunakan bagian jalan / trotoar yang merupakan jalur strategis yang dilalui konsumen:

- Jalan Arteri Primer, merupakan jalan yang berfungsi menghubungkan wilayah utama dari kota.
- Jalan Arteri Sekunder, adalah jalan yang berfungsi menghubungkan antara bagian wilayah kota dan fungsi lainnya (alternatif dari jalan arteri primer).
- Jalan Kolektor, merupakan jalan yang melayani suatu lingkungan, misalnya lingkungan pemukiman, lingkungan perdagangan. (Dalam studi ini, menurut RDTRK Jl. Letjend. Suprpto digolongkan kedalam jalan kolektor)

Koridor sebagai ruang pergerakan (sirkulasi) dan parkir memiliki dua pengaruh langsung pada kualitas lingkungan, yaitu kelangsungan aktivitas komersial dan kualitas visual yang kuat terhadap struktur dan bentuk fisik kota. Elemen sirkulasi *urban design* merupakan salah satu peralatan yang bermanfaat dalam menyusun lingkungan kota, karena dapat membentuk, mengarahkan dan mengontrol pola-pola aktivitas dan pengembangan suatu kota (Shirvani, 1985).

Selain itu moda transportasi dan kecepatan merupakan pertimbangan utama suatu koridor, terutama dari aspek keselamatan dan kenyamanan, karena akan berpengaruh terhadap dimensi dan lokasi (Ashihara, 1983). Jalan pedestrian merupakan elemen pendukung bagi kenyamanan aktivitas dan kehidupan ruang-

ruang kota. Jarak tempuh pejalan kaki menurut Uterman (1984) masih dianggap menyenangkan sampai dengan jarak 500 yard (455m). sedangkan menurut Charlthop dalam Child (1999) kenyamanan berjalan kaki masih dapat dirasakan sampai jarak 600m, meskipun untuk orang berbelanja dapat berjalan sampai 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh pelaku.

2.1.4. Orientasi (*Orientation*)

Sebuah kota atau bagian kota tidak dapat dilihat dalam satu titik saja, tetapi melalui proses pengamatan di dalam gerakan. Cullen memakai istilah optics dalam proses tersebut, yang dibedakan menjadi dua kelompok yaitu ;

1. Pandangan yang ada (*Existing view*), terfokus pada satu daerah saja
2. Pandangan yang timbul (*Emerging view*), fokusnya pada kaitan antara satu daerah dengan daerah lain.

Biasanya orang melakukan hal tersebut tanpa pengetahuan atau perhatian khusus, dan mereka melihat tanpa sadar apa yang ada dan terjadi secara visual, jika bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Namun dalam ketidaksadarannya orang selalu menerima berbagai informasi dari lingkungannya yang akan mempengaruhi keadaannya, baik melalui faktor sosial maupun arsitektural (Zahnd, 1999).

2.1.5. Posisi (*Position*)

Cullen (1962) mengilustrasikan bahwa orang selalu membutuhkan perasaan terhadap posisinya dalam suatu lingkungan, dimana dia berada, baik

secara sadar maupun tidak sadar. Akan tetapi dalam aspek ini perasaan orang terhadap identitas tempat tersebut selalu mempunyai dua sisi, yaitu : **saya disini, bukan disana**. Ungkapan tersebut penting sekali bagi perasaan orang, karena tanpa kepekaan terhadap **disana** tidak muncul kepekaan terhadap **disini** dan sebaliknya. Antara **disini** dan **disana** dalam *urban design* tergantung pada cara pemisahan atau perhubungannya. Masih menurut Cullen, perasaan terhadap posisi orang sangat tergantung pada dua faktor yaitu pada tingkat batasnya (*enclosure*) dan tingkat perlindungan (*exposure*). Dengan adanya perasaan posisi ini maka orang akan dapat merasakan mereka berada di pinggir, di dalam atau di luar suatu kawasan kota (Zahnd, 1999).

2.1.6. Isi (*Content*)

Perasaan orang terhadap satu tempat juga dipengaruhi oleh apa yang ada. Dalam aspek ini perasaan terhadap identitas mempunyai dua segi, yaitu : **Ini adalah ini, bukan itu!** Artinya tanpa kepekaan terhadap ini maka tidak muncul kepekaan terhadap itu dan sebaliknya. Orang membedakan dan menghubungkan bahan-bahan melalui rupa, warna, pola, sifat, skalanya dan lain-lain. Sedangkan perasaan orang terhadap suatu tempat tergantung dari dua faktor, yaitu konformitas (*conformity*) dan pada tingkat kreativitas (*creativity*). Hal ini dapat diartikan jika suatu tempat diwujudkan dengan cara yang sama, akibatnya timbul rasa **bosan**. Namun jika perwujudannya dengan cara yang sangat berbeda maka timbul **kekacauan** (Zahnd, 1999).

Masih menurut Zahnd, tugas membangun di kawasan perkotaan adalah mencari titik temu diantara kedua polarisasi atau pertentangan itu. Artinya dalam mencari kerangka sebuah tata kota (*network of urban fabric*) harus menjadi konformitas, dimana kreativitas justru mempunyai arti. Tetapi dalam realitas kota tersebut sering kurang diperhatikan dengan baik, sehingga menimbulkan dampak negatif baik bagi lingkungan maupun bangunannya. Aspek yang termasuk dalam content antara lain *seeing in detail, trees in value centre dan publicity*.

2.2. Elemen Pembentuk Ruang Kota (Kevin Lynch)

Dalam pembentukan citra suatu kawasan secara skala makro, mental map atau peta psikologis manusia dibangun melalui elemen-elemen dasar sehingga memberikan gambaran yang berguna dari sebuah kawasan atau kota. Elemen-elemen pembentuk citra kota tersebut menurut Kevin Lynch (1960) adalah:

1. Path (jalur)

Merupakan rute-rute sirkulasi yang digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, misalnya jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, dan lain-lain. Path mempunyai identitas tertentu yang dapat menandai lingkungan sekitarnya dan aktivitas sepanjang jalur tersebut.



Gambar 4. Jalan Letjend. Suprpto sebagai salah satu *path* dikawasan Kota Lama
(Sumber :Observasi Lapangan, 2004)

2.Edge (tepiian)

Merupakan pengakhiran dari sebuah distrik atau kawasan dan berfungsi sebagai pemutus linier. Dalam konteks edge ini, apabila suatu distrik tidak mempunyai tepian, maka sedikit demi sedikit distrik itu akan menyatu dengan distrik yang lain. Edge mempunyai identitas yang lebih baik jika kontinuitasnya tampak jelas batasnya.



Gambar 5. Kali Semarang sebagai *edge* dikawasan Kota Lama
(Sumber :Observasi Lapangan,2004)

3.District (Kawasan)

Merupakan bagian kota yang dapat dikenali karena memiliki beberapa karakter pengenalan yang khusus, sehingga dapat diidentifikasi batas-batas fisiknya. Karakteristik fisik suatu distrik adalah adanya kontinuitas tema dalam komponen ruang, tekstur, detail, tipe bangunan, kegunaan, aktivitas yang ada dan topografi.



Gambar 6. Salah satu *district* di Kawasan Kota Lama (Satlantas di Jl.Letjend.Suprpto)
(Sumber :Observasi Lapangan,2004)

4. Node (Simpul)

Merupakan persimpangan atau simpul dari lintasan dimana terjadi pusat aktivitas (saling bertemunya arah atau aktivitas) dan diubah ke arah atau aktivitas lain, misalnya stasiun, pasar, persimpangan lalu lintas, bahkan kota secara keseluruhan bila dilihat secara makro.



Gambar 7. Jembatan Berok merupakan salah satu *node* sekaligus *landmark* di Kota Lama
(Sumber : Observasi Lapangan, 2004)

5. Landmark (tetenger)

Merupakan ciri yang menonjol dari sebuah kota atau kawasan yang dapat ditangkap oleh banyak orang dari dalam maupun dari luar kawasan. *Landmark* mempunyai identitas yang lebih baik jika bentuknya jelas dan unik dalam lingkungannya. *Sculpture* merupakan salah satu wujud landmark yang dapat menambah kualitas pengenalan pada sebuah tempat dan membantu menciptakan atmosfer keberadaan seseorang. Landmark merupakan salah satu bentuk tanda fisik yang dapat memberikan informasi bagi pengamat dari suatu jarak. Jadi pengamat berada di luar lingkup obyek. (Lynch, 1960)

3 unsur penting dalam landmark, yaitu :

1. Tanda fisik

Landmark merupakan obyek fisik yang dapat ditangkap dengan indera penglihatan secara mudah

2. Informasi

Landmark merupakan gambaran dengan cepat dan pasti tentang suatu tempat kepada pengamat sehingga membentuk image fisik dan non fisik lokasi landmark dan sekitarnya.

3. Jarak

Landmark harus dapat dikenali dari suatu jarak, dimana pengamat berada di luar lingkup obyek.

Kriteria untuk menjadikan obyek sebagai landmark yaitu :

- Mempunyai karakter fisik lain dari obyek fisik di sekitarnya, mempunyai unsur unik dan mudah diingat.
- Mudah diidentifikasi, hal ini berkaitan dengan tuntutan bahwa landmark harus mudah dikenali pengamat
- Mempunyai bentuk yang jelas dalam luasan atau bentang yang relatif besar. Hal ini dapat dicapai dengan membentuk kontras antara obyek landmark dengan latar belakangnya.
- Mempunyai nilai lebih dalam suatu lingkup atau luasan tempat berupa nilai historis atau nilai estetis.
 - a. Nilai historis menyangkut proses terbentuknya obyek tersebut dan kaitannya dengan lingkup tempat dimana landmark berada.

- b. Nilai estetis dapat pula nilai historis menyangkut kurun waktu terbentuknya bangunan, karena nilai estetik tiap kurun waktu dapat berlainan.

Ditinjau dari aspek bentuk, landmark dapat dikelompokkan menjadi 2 bagian, yaitu :

a. *Distant Landmark*

Merupakan obyek landmark yang kelebihannya dapat dilihat dari banyak arah atau posisi dengan suatu jarak yang relatif jauh. Posisi distant landmark dapat berada di dalam maupun di luar kawasan perkotaan dengan tujuan praktis sebagai simbol bagi pengamat pada orientasi tertentu. Penampilan fisik *distant landmark* dapat berupa bangunan atau bentuk fisik yang tidak selalu berskala besar namun juga dapat berupa bagian kecil dari bangunan berskala besar, seperti menara.

Image dari distant landmark dijadikan patokan oleh masyarakat untuk menentukan arah, jalan atau pergerakan menuju obyek atau lokasi lain di sekitarnya.

b. *Local Landmark*

Merupakan obyek fisik yang penampilan fisiknya terlihat istimewa apabila dilihat dari arah, jarak atau jangkauan tertentu. *Local landmark* hanya terbatas pada suatu kawasan yang sempit, misalnya sepanjang jalan, seluas lapangan terbuka kota atau skala jangkauan pandang tertentu.

Local landmark mempunyai nilai khas yang mampu membentuk image tertentu sehingga dapat terekam dengan baik dalam ingatan pengamat

tanpa harus melihat obyek secara langsung. Penampilan fisik local landmark berupa detail-detail urban design, seperti shopping façade, shopping arcade.

Dasar dari proses pembentukan landmark adalah mengatur hubungan antara obyek pra landmark dengan bentuk fisik atau bangunan di sekitarnya, sehingga akhirnya obyek tersebut menjadi landmark dalam komposisi fisik secara keseluruhan.

Proses pembentukan suatu obyek yang mempunyai potensi sebagai landmark dapat diwujudkan dengan 2 cara, yaitu:

a. Memperluas arah pandang

Dengan cara menjadikan obyek dapat terlihat dari arah yang lebih banyak atau luas sehingga arah pandang menjadi lebih terbuka dan medan pengenalan visual lebih luas.

b. Mengekspos obyek

Dengan cara membentuk obyek menjadi kontras dalam komposisi bersama elemen-elemen fisik lain di sekitarnya, misal menciptakan variasi setback.

Fungsi landmark dalam perancangan dan pembentukan lingkungan fisik urban adalah :

a. Landmark sebagai sarana informasi

Sarana informasi langsung maupun tidak langsung dalam jarak dekat maupun jarak jauh, baik fisik maupun non fisik dimana landmark berada

- Distant landmark memberikan informasi secara langsung dari jarak jauh mengenai aspek fisik berupa bangunan landmark, maupun non fisik berupa kegiatan di sekitar landmark.

- Local landmark memberi informasi secara langsung maupun tidak langsung dari jarak dekat mengenai aspek fisik dan non fisik

b. Landmark sebagai orientasi lingkungan

Landmark dapat dijadikan patokan arah apabila dikaitkan dengan elemen atau proses alam yang berlangsung secara kontinyu. Orientasi arah dapat dibentuk dari kombinasi landmark dengan suatu jalan atau jalur menuju atau mendekati landmark.

Pengendalian keberadaan landmark dalam perancangan dan pembentukan lingkungan fisik urban dibedakan menjadi 2 kelompok, yaitu :

a. Berdasarkan bentuk

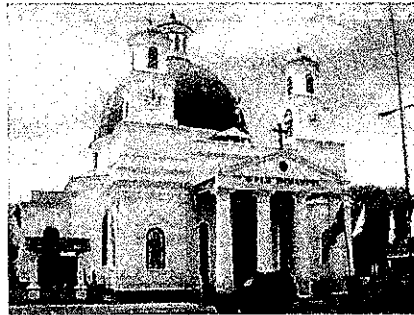
- Distant landmark pada proses pengendalian dalam perancangan dan pembentukan lingkungan urban berkaitan dengan skala kota, meliputi konfigurasi bangunan, sky line bangunan dan penataan fungsi lahan kota.
- Local landmark pada proses pengendalian ini berpengaruh dalam radius tertentu, seperti komposisi façade bangunan, arah pandang, dan arah capai.

b. Berdasarkan waktu keberadaannya

Ditinjau berdasarkan waktu maka landmark dibedakan menjadi 2 bagian, yaitu :

- Bangunan landmark lama (*old building*), yaitu obyek landmark yang lebih dahulu ada dari proses perancangan kota.

- Bangunan landmark baru (*new building*), yaitu obyek landmark yang keberadaannya bersamaan atau sesudah proses perancangan kota.



Gambar 8. Gereja Blenduk sebagai *Local Landmark* Kawasan Kota Lama, Semarang di Jl. Letjend. Suprpto (Sumber : Observasi Lapangan, 2004)

Lynch (1960) juga menambahkan bahwa kualitas fisik yang diberikan oleh suatu sistem visual pada suatu tempat (bisa berupa sepenggal jalan) dapat menimbulkan image yang cukup kuat terhadap tempat tersebut. Kualitas fisik ini dinamakan sebagai kemampuan mendatangkan kesan (*imageability*) dimana hal ini sangat erat hubungannya dengan kejelasan atau kemampuan untuk dibaca (*legibility*) pada suatu tempat. Dikatakan oleh Lynch selanjutnya, bahwa image atau gambaran mental orang terhadap suatu tempat berkaitan dengan tiga komponen, yaitu sebagai berikut:

1. **Identitas** dari suatu obyek yang dapat membedakan dengan obyek yang lainnya, artinya orang dapat memahami gambaran perkotaan yaitu identifikasi obyek-obyek, perbedaan antar obyek dan perihal yang dapat diketahui.
2. **Struktur**, yaitu pola hubungan antara obyek dengan pengamat, serta obyek dengan obyek yang lainnya dalam suatu tempat, artinya orang dapat melihat pola perkotaan, yaitu dengan melihat hubungan obyek-obyek, hubungan subyek dan obyek serta pola-pola yang dapat dilihat.

3. **Makna** yang diberikan oleh obyek atau lingkungan terhadap pengamat, artinya orang dapat mengalami ruang perkotaan yaitu arti obyek-obyek, arti subyek-subyek dan rasa yang dialami.

Sehingga pengertian identitas adalah tidak dalam arti keserupaan suatu obyek dengan obyek yang lainnya, tetapi justru mengacu pada makna individualitas yang mencerminkan perbedaannya dengan obyek lain serta pengenalannya sebagai identitas tersendiri. Identitas disuatu tempat didalam kota adalah citra mental yang terbentuk dari ritme biologis, tempat dan ruang tertentu yang mencerminkan waktu, yang ditumbuhkan dari dalam secara mengakar oleh aktivitas sosial, ekonomi, budaya masyarakat itu sendiri. (Lynch, 1960).

Struktur dan makna yang diungkapkan oleh Lynch selaras dengan pendapat Cullen (1961) yang tertuang didalam fenomena psikologis dan fenomena fisik, dimana:

- a. *Fenomena psikologis*, yaitu fenomena yang berkaitan dengan tampilan fisik yang dapat menimbulkan suatu rasa tertentu yang bersifat emosi, maka erat berkaitan dengan makna yang diberikan oleh obyek atau lingkungan kepada pengamat.
- b. *Fenomena fisik*, yaitu berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan serta korelasi visual, maka erat berkaitan dengan hubungan yang terjadi antara elemen dalam suatu lingkungan yang dapat diartikan juga meliputi hubungan antar bangunan.

2.3. Teori Pendekatan Rancang Kota (Roger Trancik)

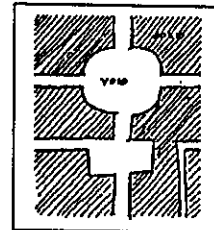
Roger Trancik dalam bukunya *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, mengemukakan tiga pendekatan teori perancangan kota, yaitu teori figure ground, teori linkage dan teori place.

2.3.1. Teori Figure Ground

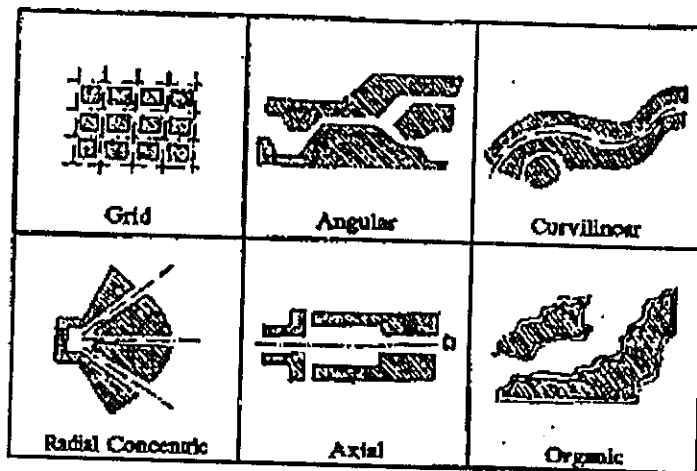
Figure Ground menunjukkan struktur ruang dimensi dengan melihat pola daerah terbangun (*building mass*) dan daerah tidak terbangun (*open space*). Kemunduran bangunan dan penonjolan bangunan di dalam tatanan massa pada setiap koridor penggal jalan yang tergambar dalam bentuk solid dan void dari konfigurasi perletakan massa bangunan akan menunjukkan kualitas ruang luar.

Teori Figure Ground didasarkan atas dua komponen utama yaitu :

1. Solid (figure) merupakan blok-blok dari massa bangunan
2. Voids (ground) merupakan ruang luar yang terbentuk diantara blok-blok tersebut.



Teori ini dapat menggambarkan bentuk kota secara keseluruhan, dimana kombinasi bentuk solid void digolongkan dalam beberapa bentuk yaitu *ortogonal / diagonal* (grid), *random organic* (dibentuk oleh alam) dan bentuk *nodal concentric* (linear dan bentuk ruang dengan pusat aktivitas ditengahnya)



Ada 6 tipe pola solid voids

yaitu:

1. Grid
2. Angular
3. Curvilinear
4. Radial concentric
5. Axial
6. Organic

Gambar 9: Tipe pola solid-void.

Teori figure ground dapat digunakan sebagai dasar untuk:

- Membentuk ruang luar yang mempunyai hirarki. Struktur jalan dan plaza merupakan susunan serta bangunan yang ada mengikuti pola tersebut
- Merencanakan kota agar lebih terintegrasi karena struktur jalan dan ruang terbuka mempengaruhi orientasi bangunan.
- Mengupayakan terbentuk ruang yang teratur

Bentuk *solid void* akan memberikan kontribusi bagi desain dan persepsi *public space*. Diagram tipe *urban solid* dalam kota tradisional memiliki 3 tipe utama yaitu :

1. Menampilkan karakteristik kota seperti bangunan-bangunan monumental dan institusi yang merupakan pusat struktur kota. Obyeknya biasanya berupa petak-petak bangunan, diperlukan untuk menonjolkan suatu bangunan dalam open space untuk menampakkan keberadaan suatu bangunan dan mengungkapkan ciri-ciri sosial budayanya.

2. Menunjukkan daerah utama dari suatu kota, baik berupa ukuran, bentuk dan orientasi urban block merupakan elemen terpenting dalam komposisi suatu daerah publik. Suatu daerah yang terbentuk oleh pengulangan bentuk-bentuk bidang yang tegas, digunakan untuk pemerintahan, kantor, perdagangan atau industri dengan adanya jarak yang tepat.
3. Bentuk – bentuk yang dihasilkan oleh bangunan-bangunan biasanya tidak terulang, bentuk-bentuk tertentu, biasanya berbentuk linear.

Sedangkan 5 tipe utama dari *urban void* yang dibentuk sesuai dengan fungsinya sebagai eksterior yaitu :

1. *Entry foyers* merupakan ruang transisi atau ruang penerima dari daerah private menuju publik. Aspek keamanan, pengamatan ke arah jalan dilakukan oleh penjaga pada pengamatan ke arah tentangga dari jendela merupakan suatu kepentingan dalam desain dan pertimbangan sosial pada serambi.
2. Ruang terbuka dalam blok bangunan yang bersifat semi private berupa ruang kosong atau sirkulasi untuk berbagai keperluan yang terletak diantara ruang private dan publik dapat juga berfungsi sebagai tempat istirahat.
3. Daerah transit semi private yaitu jaringan jalan dan lapangan, merupakan wadah kegiatan kehidupan masyarakat kota. Pada awalnya, jalan-jalan dan lapangan merupakan struktur pemersatu kota dan pada masa modern unsur-unsur ini mulai kehilangan fungsi sosial dan menurunnya kualitas fisiknya.

4. Taman kota yang kontras dengan bentuk arsitektur kota berfungsi sebagai wadah aktivitas masyarakat. Sebagai preservasi alam kota, taman atau kebun menyatu dengan bentuk grid kota dipadukan dengan keberadaan pedesaan, untuk menetralsir lingkungan kota yang keras dan sebagai tempat rekreasi. Taman dan kebun kota membentuk suatu bentuk sendiri dengan meningkatkan nilai properti di sepanjang tepinya sebagai komposisi lansekap tersendiri.
5. Nodes yang berupa sistem terbuka linear. Umumnya berhubungan dengan daerah aliran air seperti sungai, daerah tepian air dan daerah tanah basah. Jalur hijau formal dan informal ini terbagi atas distrik-distrik, membentuk tepian dan menghubungkan berbagai tempat. (Roger Trancik, 1986)

Teori *figure ground* menurut Alvar Aalto, yaitu *figure ground* terbentuk pada bangunan yang tidak berarah vertikal. Ketinggian dan jarak menghasilkan kesan

Enclosure: - *Private space* saling berhubungan

- *Exterior space* memerlukan kontak sosial di ruang terbuka
- *Open space*

Pola dasar elemen solid adalah:

a. *Blok tunggal (single block)*

Bersifat massa individual, dapat dilihat sebagai bagian dari satu unit yang besar, dimana elemen tersebut mempunyai sifat atau nilai yang penting

b. *Blok yang mendefinisi sisi (edge defining block)*

Merupakan elemen yang berfungsi sebagai pembatas secara linear. pembatas tersebut dapat terbentuk oleh elemen ini dari satu, dua atau tiga sisi.

c. *Blok medan (field block)*

merupakan elemen solid yang mempunyai bermacam-macam massa dan bentuk, namun masing-masing tidak dilihat sebagai individu-individu, melainkan dilihat sebagai keseluruhan massanya secara bersama-sama.

Pola dasar elemen void adalah:

a. *Sistem tertutup yang linear (linear closed system)*

Memperlihatkan pola ruang yang bersifat linear tetapi berkesan tertutup. Pola semacam ini paling banyak dijumpai diperkotaan.

b. *Sistem tertutup yang memusat (central closed system)*

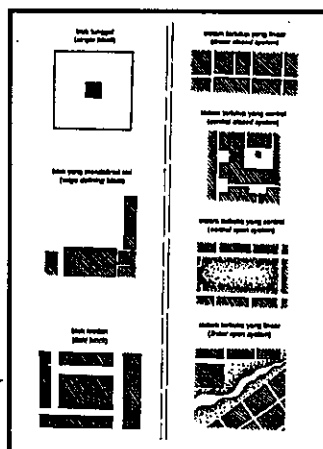
memiliki pola ruang yang berkesan terfokus dan tertutup. Ruang tersebut didalam kota dapat diamati pada skala besar (misal dipusat kota) atau diberbagai kawasan (misal didalam kampung, dll)

c. *Sistem terbuka yang linear (linear open system)*

Merupakan pola ruang yang berkesan terbuka dan linear (misal kawasan sungai, dll)

d. *Sistem terbuka yang memusat (central open system)*

Merupakan pola ruang yang bersifat terbuka namun masih nampak terfokus (misal alun-alun, taman kota, dll)



Gambar 10: Pola dasar elemen solid-void. (Zahnd, 1999)

2.3.2. Teori Linkage

Linkage merupakan hubungan antara sebuah tempat dengan yang lain dari berbagai aspek sebagai generator perkotaan. Linkage perkotaan dijelaskan dengan tiga pendekatan yaitu : linkage visual, linkage struktural, linkage kolektif.

Kota merupakan sesuatu yang kompleks dan rumit yang dapat menyebabkan orang merasa tersesat dalam gerakan di kota, hal ini dikarenakan tidak adanya suatu linkage.

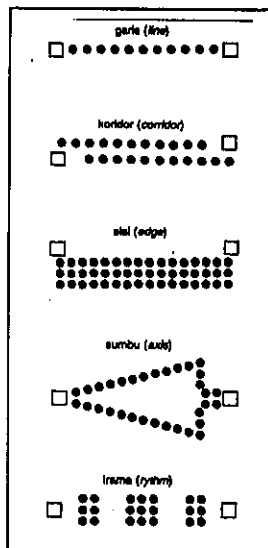
A. Linkage Visual

Dalam linkage visual, dua atau lebih banyak fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual. Linkage visual mampu menyatukan daerah kota dalam berbagai skala. Pokok perbedaan linkage visual ada dua yaitu yang menghubungkan dua daerah secara netral dan yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah.

Zahnd memperkenalkan lima elemen linkage visual, dimana kelima elemen ini memiliki ciri khas atau suasana tertentu yaitu

1. Elemen garis, menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa.
2. Elemen koridor, dibentuk oleh dua deretan massa yang membentuk ruang memanjang.
3. Elemen sisi, menghubungkan dua kawasan dengan satu massa yang bersifat masif di bagian belakangnya sedang bagian di depannya bersifat parsial

4. Elemen sumbu, menghubungkan dua daerah namun lebih mengutamakan salah satu daerah
5. Elemen irama, menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang.



Gambar 11. Elemen-elemen dalam Linkage Visual (Zahnd, 1999)

B. Linkage Struktural

Dalam banyak kasus, sering dijumpai kawasan yang berbeda satu sama lain, walaupun saling berdekatan, sehingga terlihat terpisah dan tidak berkesinambungan. Tetapi walaupun permasalahan tersebut seringkali dapat diatasi dengan penerapan linkage visual, namun dalam banyak kasus hal tersebut kurang memadai, sehingga perlu ditambahkan bahwa bentuk jaringan kawasan perkotaan perlu juga dibahas secara struktural. (Zahnd, 1999). Collin Rowe dalam bukunya *Collage City* (dalam Zahnd, Markus, 1999) memakai sebuah sistem perencanaan yang mampu mengatasi masalah tersebut dengan menyatukan dua

kawasan yang berbeda dengan mendesain jaringan struktural yang lebih dikenal dengan sistem kolase, yang terbagi dalam tiga elemen linkage struktural, yaitu:

- Elemen tambahan: melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada. Bentuk massa dan ruang yang ditambahkan dapat berbeda, namun pola kawasan tetap dimengerti sebagai bagian atau tambahan dari pola di sekitarnya.
- Elemen Sambungan: berusaha menyambung dua atau lebih pola agar dimengerti sebagai satu kesatuan dengan elemen yang baru sebagai penyambungannya.
- Elemen tembusan : mirip dengan elemen tambahan, namun lebih rumit polanya karena berusaha meneruskan dua atau lebih pola yang sudah ada sebelumnya, sehingga muncul pola-pola penembusan yang memiliki keunikan campuran dari lingkungannya

2.3.3. Teori Place

Teori place dipahami dari segi seberapa besarnya kepentingan tempat-tempat perkotaan yang terbuka terhadap sejarah, budaya, dan sosialisasinya. Analisis place adalah alat yang baik untuk:

- memberi pengertian mengenai ruang kota melalui tanda kehidupan perkotaan
- memberi pengertian mengenai ruang kota secara kontekstual

Bila teori figure ground membahas tentang pola kawasan perkotaan, dan teori linkage membahas tentang hubungan sebuah kawasan dengan kawasan lainnya, maka teori place membahas makna sebuah kawasan sebagai sebuah tempat perkotaan secara arsitektural.

Christian Norberg-Schulz, dalam buku *Genius Loci* (dalam Zahnd, 1999), memberikan definisi bahwa “sebuah **place** adalah **space** yang memiliki ciri khas tersendiri”. Lebih lanjut Roger Trancik merumuskan secara lebih spesifik bahwa “sebuah **space** akan ada jika dibatasi sebagai sebuah **void**, dan sebuah **space** akan menjadi **place** jika memiliki arti/makna bagi lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya.

Pada dasarnya teori *place* dalam konteks perkotaan dapat didefinisikan dalam 4 aspek, yaitu aspek tipologi, skala, hubungan dan identitas (Rob Krier dan Jim McCluskey dalam Zahnd 1999)

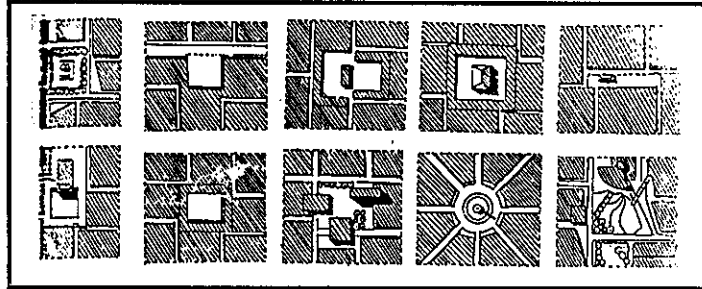
a. Tipologi

Dalam menganalisis suatu tempat perlu diperhatikan secara obyektif tipologi elemen *place* secara kontekstual. Beberapa pertanyaan untuk mengetahui detail suatu tempat dibentuk dan bagaimana karakter terhadap konteksnya adalah Bagaimana bentuk tempatnya, bagaimana perbandingan elemen secara spasial antara panjang dan lebarnya, bagaimana enclosure ditempat tersebut, berapa persen lingkungan yang dibatasi oleh massa, dan dimanakah elemen tersebut dibatasi dan dibuka secara spasial.

-Tipologi ruang statis

Sejak awal abad ini, karakter ruang terbuka yang bersifat statis didalam kota hanya dianggap sebagai tempat estetis perkotaan, khususnya di Eropa. Oleh sebab itu karakter tempat tersebut hanya digolongkan pada geometrinya saja tanpa memperhatikan fungsinya didalam kota. Hans J. Aminde (dalam Zahnd, 1999) mencoba menggolongkan karakter tipologi ruang statis, yang masing-masing bisa

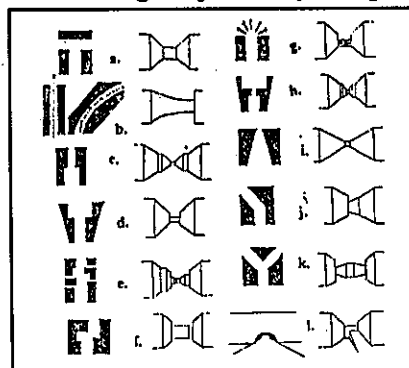
dihubungkan dengan bermacam-macam fungsi sesuai dengan konteksnya, misalnya sebagai ruang terbuka, untuk perdagangan, budaya, monumen, permukiman, perdagangan, lalu lintas, parkir, dan lain-lain.



Gambar 12. Sepuluh watak tempat statis didalam kota sebagai salah satu instrumen yang memungkinkan pembahasan ruang terbuka didalam kota secara kontekstual (Zahnd, 1999)

-Tipologi ruang dinamis

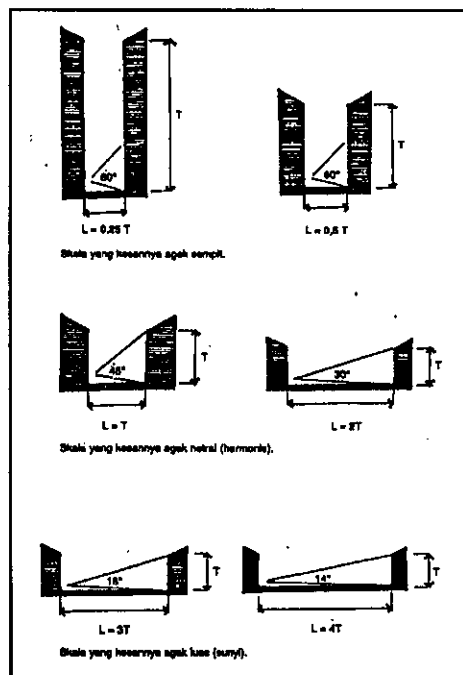
Hampir sama dengan ruang statis, ruang dinamis (yang sering disebut sebagai street atau jalan) memiliki tipologi tersendiri. Ruang dinamis juga memiliki kaitan tersendiri antara bentuk dan fungsinya, sehingga Spiro Kostof menyatakan bahwa ruang dinamis yang disebut street/jalan adalah sekaligus merupakan elemen institusi perkotaan. Bentuknya bisa jadi sangat berbeda sesuai dengan fungsinya didalam kota, sehingga dalam memberika nama/sebutan bisa dibedakan, misalnya sebuah 'gang didalam kampung tentunya akan mempunyai bentuk dan fungsi yang berbeda dengan 'jalan raya' dipusat kota.



Gambar 13. Tipologi ruang dinamis (Zahnd, 1999)

b. Skala

Pertanyaan yang muncul mengenai suatu tempat adalah seberapa besar ukurannya, bagaimana perbandingan spasial antara tinggi dan lebarnya, serta bagaimana hubungan spasial dengan obyek dan lingkungan didalamnya. Pertanyaan-pertanyaan tersebut akan memberikan kesan terhadap konteks pertanyaan tersebut.

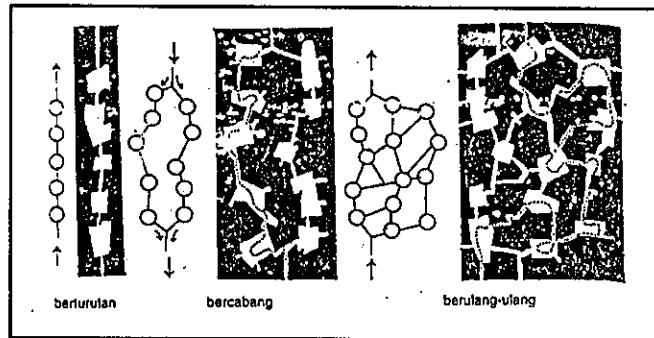


Gambar 14. Kesan yang timbul dalam perbandingan spasial antara tinggi dan lebar (Zahnd, 1999)

c. Morfologi

Elemen place tertentu tidak hanya boleh diperhatikan dari tempatnya saja, melainkan juga dari segi arti hubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain. Oleh karena itu muncul pertanyaan tentang bagaimanakah konteks elemen tersebut, bagaimana kombinasi antara elemen-elemennya, bagaimana percampuran elemennya, bagaimanakah cara penghubungnya dan bagaimanakah

elemen-elemen diulang. Pertanyaan-pertanyaan tersebut meletakkan konteks tempat kedalam lingkungan yang lebih besar. Aspek tersebut sangat penting bagi suasana didalam konteks tempat tertentu.



Gambar 15. Hubungan massa dan ruang secara morfologis (Zahnd, 1999)

d. Identitas

Pertanyaan yang muncul adalah tentang apakah ciri khas dari suatu tempat itu, apakah yang menyebabkan munculnya suatu perasaan ditempat tertentu, bahan-bahan apakah yang dipakai, pola dan warna yang manakah, dan apa yang dilakukan ditempat tersebut. Itu semua merupakan pertanyaan yang penting terhadap gambaran sebagai suatu identitas tertentu didalam konteksnya.

2.4. Elemen-Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)

Pada ordonansi zoning kuno dijelaskan bahwa kondisi fisik suatu lingkungan dipengaruhi oleh tinggi, setting belakang bangunan (setback) dan coverage bangunan tertentu. Tetapi pada perkembangan urban desain selanjutnya teori ini juga berkembang menjadi konfigurasi dan rupa bangunan yang meliputi tinggi bangunan, material tekstur dan juga fasade bangunan.

Teori Elemen Perancangan Kota digunakan pada perencanaan pengaturan suatu kawasan, baik dari segi dua dimensi maupun tiga dimensi, untuk

mengontrol pola kegiatan pada kawasan, cara menghidupkan ruang pada kawasan, dan melindungi kelestarian lingkungan kawasan. Menurut Hamid Shirvani (1986) dalam buku *Urban Design Process* terdapat delapan macam elemen fisik *urban design* yang merupakan bagian dari suatu perancangan kota, yaitu :

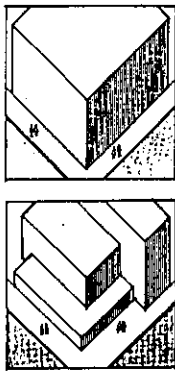
1. Tata guna lahan (*land use*)

Merupakan rencana dua dimensi dimana ruang-ruang tiga dimensi akan dibangun dan fungsi-fungsi akan dibentuk. Dengan demikian ada area yang berbeda-beda dalam hal intensitas, pencapaian, parkir, sistem transportasi, dan hal-hal yang berkaitan dengan kebutuhan penggunaan. Kebijakan *land use* diarahkan pada pencampuran fungsi-fungsi di daerah urban untuk meningkatkan kehidupan dengan jalan penggunaan yang lebih baik dari sistem-sistem infrastruktur dengan rencana-rencana pemeliharaan. Dalam perencanaannya memperhatikan :

- Fungsi yang diijinkan dalam suatu kawasan
- Keterikatan antar fungsi kawasan
- Daya tampung yang diijinkan
- Skala dalam pengembangan baru
- Tipikal pengembangan kawasan

2. Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*)

Elemen ini meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan, yaitu ketinggian (berkaitan dengan jarak pandang dan pembentukan sky line kawasan), rasio luas lantai (FAR), building coverage, garis jalan, skala, bahan, tekstur dan warna, serta komposisi, yang semuanya harus mempunyai nilai kesesuaian dalam mendukung citra kawasan.



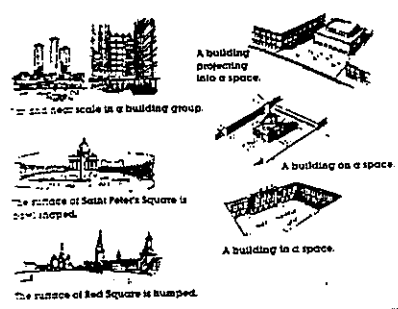
Gambar 16: Variasi ketinggian bangunan dan setback mengurangi kepejalan bangunan (Shirvani, 1986)

3. Sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*)

Merupakan elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota atau kawasan, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, pedestrian ways, dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan, yang akan membentuk pergerakan atau suatu kegiatan.

4. Ruang terbuka (*open space*)

Merupakan suatu space yang disajikan secara alami di dalam kota, yang terbentuk karena adanya hubungan obyek dan manusia yang merasakannya. Open space meliputi landscape, hardscape, park, dan rectangular space.



Gambar 17: Analisa Spreiregen tentang keterkaitan antara bangunan dan ruang terbuka (Spreireigen, 1965)

Terdapat kasifikasi urban open space (De Chiara dan Kopplemen, 1990), yaitu :

a. Utility open space

Kategori ini ditekankan pada kapasitas produksi lahan tersebut dan penggunaannya untuk keperluan produksi dan sumber daya.

b. Green open space

Kategori ini ditekankan pada open space yang alami dan sebagian besar dimanfaatkan untuk keperluan rekreasi, taman, site bangunan, kegunaan sekunder, dan bentuk pengembangan kota.

c. Corridor open space

- Koridor merupakan bentuk ruang terbuka yang mempunyai fungsi untuk pergerakan dan transportasi untuk mobilitas kota. Selain itu juga bisa berfungsi sebagai tempat pemberhentian atau tempat orientasi yang merupakan satu kesatuan dengan sistem sirkulasi. Corridor open space berfungsi sebagai akses publik atau fasilitas umum. Karakter koridor terbentuk dari perbandingan elemen pembentuknya serta perbandingan dengan skala manusia.

d. Multi use classification

Kategori ini banyak dijumpai dalam pengembangan dari sebuah sistem open space dalam perencanaan makro.

5. Jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*)

Merupakan elemen penting dalam perancangan kawasan karena memiliki nilai untuk menghidupkan ruang kota atau kawasan dan menciptakan rasa nyaman.

Dalam perancangannya, ada beberapa aspek yang perlu dipertimbangkan, yaitu :

- keamanan, leluasa dari kendaraan bermotor

- kesenangan (pleasure), dengan rute yang mudah dan jelas disesuaikan dengan hambatan kepadatan pejalan kaki
- kenyamanan (comfort), dengan skala yang manusiawi
- kenikmatan (convenience), dengan penyediaan sarana dan prasarana jalan (street furniture)
- kemenarikan (attractive), punya nilai estetika dan daya tarik

6. Pendukung kegiatan (activity support)

Merupakan segala hal yang berkaitan dengan tempat-tempat atau kegiatan yang membantu untuk memperkuat ruang-ruang publik di kota. Pendukung kegiatan tidak saja hanya berupa ketersediaan jalur pejalan kaki dan plaza, tetapi juga fungsi lain dalam skala kota yang dapat menumbuhkan aktifitas dan berfungsi untuk menghidupkan kawasan setiap waktu.

7. Penandaan (signage)

Merupakan arah atau fungsi suatu ruang atau bangunan pada kawasan, yang perlu diatur ukuran dan kualitas desainnya. Pengaturan perlu dilakukan untuk menjaga kesesuaian, mengurangi pengaruh-pengaruh visual yang negatif, serta mengurangi kekacauan dan kompetisi dengan rambu-rambu lain yang penting. Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam perancangannya adalah antara lain :

- Penggunaannya harus dapat mencerminkan karakter suatu area
- Ruang yang memadai untuk menghindarkan kekacauan dengan yang lain
- Serasi dengan arsitektur bangunan di sekitarnya
- Tidak menyolok atau menyilaukan
- Ukuran panjang yang tidak mendominasi vista

8. *Preservasi (preservation)*

Perancangan kota atau kawasan harus dapat menjaga dan melindungi kelestarian baik dalam bentuk arsitektur, bangunan bersejarah, maupun ekologi. Preservasi berlaku juga terhadap aktivitas yang unik dan harus dipelihara.

2.5. KORIDOR SEBAGAI BAGIAN KOTA

2.5.1. Pengertian Koridor

Salah satu bentuk dari street adalah koridor, yang merupakan ruang pergerakan linier, sebagai sarana untuk sirkulasi. Karakteristiknya ditentukan oleh bangunan yang melingkupinya dan aktivitas yang ada pada koridor tersebut (Krier, 1979). Selain itu, pembangunan yang terkontrol dengan koridor jalan untuk kendaraan mempunyai kontribusi yang besar bagi pergerakan dan bentuk traffic dalam suatu perkotaan (Bishop, 1989).

Menurut Kirk R. Bishop dalam bukunya *Designing Urban Corridor* (1989) terdapat dua macam urban corridor, yaitu :

a. **Commercial corridor / Koridor Komersial**

Urban commercial corridor termasuk didalamnya beberapa dari jalan (untuk) kendaraan utama yang melewati kota. Biasanya dimulai dari area-area komersial yang ada dimana-mana menuju area pusat suburban yang baru dimana padat dengan kompleks perkantoran dan pusat-pusat pelayanan.

b. **Scenic corridor / Koridor Indah**

Memang kurang umum jika dibandingkan dengan commercial corridor, tetapi *scenic corridor* memberikan pemandangan yang unik dan terkenal atau

pengalaman rekreasi bagi para pengendara kendaraan saat mereka melewati jalan tersebut. Walaupun scenic corridor kebanyakan terdapat di area pedesaan, beberapa komunitas masyarakat mengenali keunikan urban corridors tersebut karena memberikan kesempatan pemandangan bagi mereka dalam perjalanan dengan kendaraan.

Pendekatan lokal dalam desain dan kontrol dari *commercial corridor* dan *scenic corridor area* tergantung dari fungsi jalan kendaraan tersebut dan lingkungan komunitas masyarakat dimana jalan kendaraan tersebut berada. Jumlah, ukuran, dan kondisi dari koridor – koridor yang penting akan bervariasi bergantung komunitas tersebut. Pemeliharaan keberadaan dari koridor akan memecahkan beberapa problem utama dalam kecepatan pertumbuhan suatu kota.

2.5.2. Elemen – elemen Pembentuk Wajah Koridor

Berdasarkan lebarnya (*width*) jalan yang terbentuk karena karakter formasi jalan dan struktur bangunan di sepanjang koridor, terbagi menjadi enam elemen yaitu : fluctuation, narrowing, funelling, widening, constriction, dan wings. (McCluskey, 1979).

1. *Fluctuation (pergerakan)*, merupakan keterhubungan ruang dan dalam elemen – elemen penjajaran. Struktur garis sebuah rute dapat menampilkan banyak penyimpangan dari garis bangunan yang disejajarkan, sehingga menghasilkan bentuk yang berbeda – beda. Misalnya fluctuation merupakan perasaan yang timbul bila melalui tempat yang sempit diikuti oleh pelebaran.

2. *Narrowing (penyempitan)*, permukaan jalan akan memperluas bidang – bidang vertikal yang mengisi ruang, sehingga penjorokan keluar dari garis bangunan memberikan makna penyempitan. Penyempitan ini bukan saja terjadi karena fisik bangunan yang menonjol, tetapi dapat juga oleh suatu aktivitas, misalnya parkir atau aktivitas pasar di tepi jalan.
3. *Funelling (penyempitan berangsur – angsur)*, ketika penglihatan dari akhiran yang lebar ke akhiran yang lebih sempit, maka suatu koridor akan tampak lebih panjang dari yang sebenarnya. Jika yang terjadi kebalikannya maka koridor akan tampak lebih pendek.
4. *Widening (pelebaran)*, pergerakan dari ruang sempit menuju ruang lebih terbuka akan menimbulkan rasa yang menyenangkan dalam pemberhentiannya. Misalnya melalui suatu koridor panjang dan sempit menuju ruang yang lebih besar akan merupakan pengalaman yang menyenangkan.
5. *Constriction*, suatu kontras antara dua ruang dapat diperkuat jika terjadi penyempitan sebelum memasuki daerah yang lebih luas. Dalam hal ini penyempitan seakan – akan penyempitan menambah tekanan membuat pemberhentian yang berikutnya terasa lebih komplis.
6. *Wings (sayap)*, elemen – elemen disejajarkan lebih kurang pada sudut siku – siku ke sumbu jalan yang dapat disamakan dengan sayap – sayap pada suatu tingkatan. Formasi wings ini dapat menimbulkan suatu susunan yang tidak berujung pangkal.

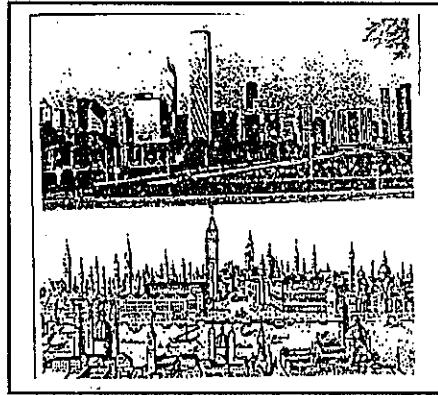
Koridor, selain dibentuk elemen – elemen tersebut diatas juga dipengaruhi oleh elemen lain seperti kondisi geografis, skyline, dan fasade bangunan. Masing – masing elemen berpengaruh sangat kuat pada pengamat, sehubungan pengalamannya terhadap kualitas visual.

1. Kondisi Geografis

Kondisi geografis suatu kawasan secara langsung akan berlangsung pada topografi, hidrologi, geologi, dan klimatologi. Selanjutnya kondisi tersebut akan berpengaruh pada proses pembentukan dan perancangan kota. Topografi, sangat erat kaitannya dengan bentuk visual fisik kota, yang erat kaitannya dengan pembentukan skyline (garis cakrawala).

2. Skyline (garis cakrawala)

Merupakan tanda – tanda kota yang dapat menunjukkan bentuk topografi suatu wilayah kota, yaitu pada suatu lembah atau bukit. Dikemukakan oleh Hedman, bahwa skyline seperti halnya tulisan tangan, menyampaikan informasi yang sangat berarti mengenai kondisi alamnya. Hal – hal yang dapat dilihat dan diperoleh selama perjalanan, ditentukan oleh bentuk dasar permukaan tanah, skala dan pola pembangunan. (Hedman, 1984). Lebih lanjut dikatakan bahwa suatu kota yang datar hanya dapat terlihat secara keseluruhan jika suatu bidang permukaan yang luas pada lahan terbuka atau air, berada di atas perbukitan akan sangat berbeda dengan kota di tanah datar. Pada topografi datar, hanya bagian – bagian yang lebih tinggi dari suatu bangunan saja yang akan tampak.



Gambar 18. Chicago skyline dan Medical skyline(Moughtin et al. 1995 ; 71)

3. Fasade

Fasade (bagian muka) suatu bangunan merupakan aspek yang erat kaitannya dengan wajah suatu kota atau koridor, terutama dalam kualitas visualnya. Dalam fasade bangunan terkandung suatu face (wajah), yang merupakan salah satu elemen visual lansekap. Seperti diungkapkan Campbell, bahwa face sebagai salah satu lansekap berada dalam suatu fasade bangunan, baik berdiri sendiri maupun kombinasi dengan bangunan lain (Jackle, 1987).

Selanjutnya dikatakan bahwa kebanyakan vista merangsang secara tidak langsung pemandangan dari suatu fasade. Pengamat cenderung berhadapan dengan fasade, hanya dengan membatasi dan menyimpangkan vista atau dalam enclosure (keterlingkupan).

Penampilan suatu fasade, tentunya sangat dipengaruhi oleh gaya bangunannya. Dalam hal ini menyangkut ornamen – ornamennya, tekstur, ukuran dan bentuk jendela / pintu dan sebagainya. Sedangkan gaya bangunan dipengaruhi oleh aspek budaya setempat yang selalu berbeda dari masa ke masa. Namun demikian dalam kenyataan saat ini fasade bangunan tidak dapat

mencerminkan budaya setempat ekonomi, kemampuan pembangunan dan teknologi lebih mendominasi.

2.6. JALUR PEDESTRIAN

2.6.1. Pengertian Jalur Pedestrian

Pedestrian berasal dari kata "*pedos*" yang berarti kaki, sehingga kata pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Sehingga pedestrian dalam hal ini mempunyai arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari suatu titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan roda jalan kaki atau lebih dikenal dengan sebutan jalur pejalan kaki.

Pedestrian merupakan jalur yang memanjang dengan pengamat yang bergerak melaluinya, dapat berupa jalan, trotoar dan sebagainya. Perencanaan pedestrian dalam *Urban Design Proses*, menurut Hamid Shirvani harus mempertimbangkan ruang yang cukup bagi pejalan kaki, dan fasilitas yang menawarkan kesenangan (pedagang eceran, toko, penerangan dan lainnya).

Di Indonesia, terutama di kota - kota besar peruntukan ruang - ruang terbuka ada beberapa yang mengalami penyimpangan karena fungsinya mengalami perubahan, dalam hal ini contoh nyatanya adalah pedestrian yang berfungsi sebagai area pejalan kaki terdesak oleh PKL.

Persediaan ruang terbuka merupakan kebutuhan yang diperlukan masyarakat sebagai wadah aktivitas yang dilakukannya, namun permasalahan

akan keterbatasan lahan yang akhir – akhir ini sering terjadi menuntut perhatian untuk melakukan perencanaan yang jeli.

Perkembangan pedestrian tidak dapat dipisahkan dari moda berjalan kaki, yang memiliki ciri sebagai berikut :

1. Berjalan kaki merupakan alat pergerakan internal kota, satu – satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada di dalam aktivitas kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan penghubung antar moda angkutan yang tidak mungkin dikerjakan moda angkutan yang lain. (John Fruin, 1979).
2. Dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki mempunyai kelebihan, yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitar. (Amos Rapoport, 1977).
3. Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan pemukiman, dan dengan berjalan kaki menjadikan suatu kawasan menjadi lebih manusiawi. (Gideon, Geovany, 1977).
4. Keterbatasan berjalan kaki adalah kurang handal untuk jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan. (Syaifudin, 1988).
5. Berjalan kaki menjadi lebih penting, khususnya pada jalur yang tidak memungkinkan penggunaan moda angkutan lain, sehingga perlu

keterpaduan dengan system jalan yang ada agar terjadi kesinambungan dengan berbagai moda angkutan yang lain serta elemen transport yang ada seperti lokasi tempat parkir, dan tempat pemberhentian angkutan umum (halte).

2.6.2. Perkembangan Jalur Pedestrian

Jalur pejalan kaki/ pedestrian mengalami perkembangan sejalan dengan kebutuhan aktivitas manusia dalam melaksanakan kegiatannya dan tujuan manusia berjalan kaki, yaitu :

1. Berjalan kaki untuk perjalanan fungsional, misal ke tempat kerja. Jalur pejalan kaki dirancang untuk tujuan tertentu seperti melakukan perjalanan pulang – pergi ke tempat kerja.
2. Berjalan kaki untuk perjalanan yang tidak terikat waktu, misal berbelanja. Karena perjalanan santai dan kecepatan berjalan rendah, sehingga jarak rata – rata lebih panjang dan sering tanpa disadari ada *daya tarik* di sekeliling jalur pedestrian yang membuat perjalanan yang ditempuh jadi lebih panjang. Daya tarik tersebut biasanya berupa elemen visual, misalnya *window shopping* di salah satu sisi sepanjang jalur pedestrian, yang membuat pejalan kaki sering berhenti hanya untuk melihat / memandang barang – barang di depan *etalase* untuk kemudian memutuskan apakah berniat masuk ke dalam toko atau tidak.
3. Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi yang dapat dilakukan sewaktu – waktu dengan berjalan santai. Sehingga jalur pedestrian dirancang

sedemikian rupa dengan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif seperti tempat duduk, lampu penerangan, bak bunga, dan lain – lain.

TIPE PEDESTRIAN	PENGERTIAN & FUNGSI	KETERANGAN
FULL MALL	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Jalur pedestrian di pusat kota yang tertutup untuk kendaraan bermotor. Bila mencakup satu kawasan luas disebut <i>pedestrian district</i>. ➤ Aktivitas retail dan rekreasi didukung <i>street furniture</i>. ➤ Mengintegrasikan R. Kawasan dalam bentuk <i>Linking sequential movement</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Memerlukan pengaturan lokasi parkir. ➤ Pengiriman barang <i>load – unload</i> ➤ Cara menghidupkan kawasan sepanjang hari. ➤ Tidak membutuhkan jalan yang lebar. ➤ Tidak diperlukan jalan tembus, karena panjang jalan biasanya pendek.
TRANSIT MALL	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Jalur pedestrian yang hanya dilalui angkutan umum yang disebut <i>transit way</i>. ➤ Aktivitas retail dan rekreasi yang didukung <i>street furniture</i>. ➤ Mengintegrasikan aktivitas di sepanjang rute. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Cara menghidupkan kawasan sepanjang hari. ➤ Merugikan lokasi bisnis di luar pusat kota. ➤ Membutuhkan ruang untuk kendaraan. ➤ Perlu disediakan parkir kendaraan
SEMI MALL	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Jalur pedestrian yang di dalamnya masih dapat dilewati kendaraan pribadi namun dibatasi akses dan kecepatannya. (<i>pedestrian sidewalk</i>). ➤ Aktivitas retail didukung <i>street furniture</i>. ➤ Mengintegrasikan ruang kawasan dengan menghubungkan pergerakan secara berurutan menjadi satu kesatuan (<i>koridor</i>). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aspek integrasi sosial agak kurang. ➤ Pengaturan perparkiran. ➤ Masih ada konflik lalu lintas kendaraan. ➤ Perlu dilakukan pembatasan kecepatan kendaraan dan pengurangan volume lalu lintas kendaraan.

Diagram 3. Diagram klasifikasi pedestrian menurut Rubenstein dalam bukunya *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Space* (1992)

2.6.3. Elemen dan faktor Pendukung Jalur Pedestrian

Untuk menciptakan jalur pejalan kaki/ pedestrian yang manusiawi, dalam arti terciptanya kenyamanan yang dibutuhkan seseorang dalam melakukan perjalanan dengan berjalan kaki, diperlukan elemen-elemen pendukung jalur pedestrian (street furniture) yaitu :

a. Ground Cover :

Merupakan penutup tanah pada jalur pedestrian dan elemen utama yang harus diperhatikan dalam perencanaan jalur pedestrian, menyangkut skala, warna, tekstur, ketinggian dan material, yang dibedakan menjadi :

Hard material : berupa paving, beton (concrete), batu bata (brick), batu dan aspal.

Soft material : berupa tanah liat (gravel) dan rumput (grass).

Perencanaan ground cover tergantung dari fungsi dan jenis alur pedestrian

b. Lampu :

Standar penerangan untuk skala jalur penerangan secara umum adalah ketinggian maksimum 12 kaki dan penerangan minimum 75 watt dengan jarak masing-masing penerangan 50 m.

c. Sign :

Berupa tanda-tanda yang diperlukan untuk menunjukkan identitas jalur pedestrian, arah, rambu lalu lintas serta memberi lokasi atau aktivitas.

d. Sculpture :

Berfungsi sebagai eye catching, pemanis pada sebuah ruang terbuka, juga dapat berfungsi sebagai sign/ tanda.

e. Bollards :

Adalah semacam balok-balok batu yang berfungsi sebagai barier atau pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan yang biasanya terdapat pada pedestrian tipe semi mall.

f. Peneduh/ Shelter :

Berbentuk linier sebagai koridor atau sitting group yang fungsinya dapat berupa tempat untuk istirahat, berteduh dari panas terik atau hujan, maupun untuk halte pemberhentian jalur angkutan umum. Pada saat musim hujan, shelter ini berguna sebagai tempat berteduh dari hujan yang tiba-tiba turun bagi pejalan kaki yang tidak membawa payung.

g. Tanaman/ Vegetasi :

Selain sebagai elemen estetis, tanaman pada jalur pedestrian dapat berfungsi sebagai : pembatas jalur pedestrian dengan jalur lalu lintas kendaraan atau parkir, barier yang dapat mengurangi debu bising serta asap kendaraan bermotor serta peneduh pada saat hujan dan mengurangi radiasi panas matahari.

h. Elemen Pendukung Lain :

Elemen –elemen tersebut memberikan kemudahan jalur pejalan kaki dalam mendukung aktivitas manusia yang melewatinya. Misalnya : telepon umum, tempat sampah, kotak surat/ pos, bahkan didekat sitting group sering ditempatkan mesin penjual minuman ringan dan Koran.

Dalam hal criteria yang lain terhadap aktivitas dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki dapatparkan oleh Utterman (1984) yaitu :

1. Keamanan/ safety
2. Menyenangkan/ Convenience

3. Kenyamanan/ Comfort

4. Daya tarik/ Attractiveness

Faktor-faktor yang mempengaruhi pandang / jarak orang untuk berjalan kaki pada jalur pedestrian, menurut Utterman (1984), adalah :

1. Waktu :

Berjalan kaki pada waktu tertentu akan mempengaruhi jarak perjalanan yang mampu ditempuh. Misal berjalan kaki pada saat rekreasi memiliki jarak relative, tetapi pada saat berbelanja orang akan dapat berjalan dalam waktu lebih lama dan jarak lebih panjang. Penelitian mengungkapkan di amerika jarak yang dianggap masih menyenangkan untuk berjalan kaki adalah 500 yard (455 m), lebih dari itu orang akan memilih moda angkutan untuk meneruskan perjalanannya.

2. Kenyamanan :

Kenyamanan orang berjalan kaki dipengaruhi oleh iklim/ cuaca dan aktivitasnya, karena iklim dan cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki, misal cuaca panas dengan matahari terik atau hujan deras dan banjir. Jarak tempuh yang nyaman untuk berjalan kaki di Indonesia 400 m.

3. Ketersediaan Kendaraan bermotor :

Tersedianya fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai. Dalam hal penempatan penyediaan akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan bila tidak tersedianya fasilitas ini secara lebih merata.

4. Pola Tata Guna Lahan :

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*), Perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibanding dengan kendaraan bermotor karena sulit untuk berhenti setiap saat akibat kemacetan lalu lintas. Berjalan kaki di pusat kota terutama kawasan perbelanjaan akan terasa menyenangkan pada jarak kurang dari 500 m, tetapi lebih dari jarak ini diperlukan elemen dan fasilitas lain yang dapat mengurangi rasa lelah orang berjalan kaki, misal *sitting group*, kios, kafe, dll.

Menurut David Sucher (1995), peraturan Jalur pedestrian yang berpengaruh terhadap kenyamanan pengguna adalah :

1. Kelancaran/ *Continuity*
2. Jarak/ lama/ panjang/ *Length*
3. Lebar/ keluasaan/ *Width*

2.6.4. Jalur Pedestrian Yang Mudah Diakses

A. Kedudukan Pedestrian dalam Perancangan Kota

Paul D. Spreiregen dalam bukunya '*Urban Design : The Architecture Of Town And Cities*' (1965) mengatakan bahwa kota adalah sekumpulan : bangunan dan jalan, system komunikasi dan utilitas, tempat kerja, habitasi, hiburan (bersenang-senang dan bertemu). Proses penyusunan elemen-elemen ini bersama-sama baik secara fungsional maupun keindahan adalah esensi dari desain perancangan kota. Kota berubah secara konstan, seperti lansekap alami/ natural. Jika alam akan memelihara lansekap, maka kita yang harus memelihara kota.

Keindahan dalam kota bukanlah suatu renungan atau pikiran yang timbul belakangan, tapi suatu kebutuhan. Manusia tidak bisa panjang umur tanpa

keindahan, tanpa menyimpang (terdistorsi) sebagaimana sebuah peradaban. Ketentraman serta keteraturan dan keindahan dalam lingkungan sekitar manusia adalah prasyarat bagi kesehatan manusia, seperti halnya udara segar.

Perencanaan kota juga menggunakan/ memperhatikan keartistikan dari setiap detail bangunan kota dan jaringan transportasi, termasuk jalur pedestrian. Keartistikan dalam obyek urban yang dibangun untuk orang yang tinggal dalam kota seperti jembatan, jalan dan pedestrian yang membawa kita ke kota. Bangku-bangku tempat kita duduk, tempat dimana kita menunggu bis, tempat dimana anak-anak bermain, tempat berjalan kaki dimana kita dapat melihat-lihat kota, lampu-lampu yang menerangi kota dan tanda-tanda yang memberi arah kita, semua ini adalah obyek urban sehari-hari yang indah, berfungsi dengan baik serta memberi keindahan pada wajah dari sebuah kota. (Paul D. Spreiregen, *'Urban Design : The Architecture Of Town And Cities'*, 1965)

Keindahan dalam arsitektur terletak secara luas pada harmoni antar bangunan, elemen-elemen penghubung antar bangunan (jalur jalan, jembatan dan pedestrian) serta hubungan dengan alam dan lingkungan sekitarnya. Sejarah keseluruhan hubungan ini sudah menjadi satu dari tujuan utama arsitektur.

B. Fungsi Sistem Jalur Pedestrian

Menurut Hamid Shirvani, jalur pedestrian (pedestrian ways) adalah elemen esensial dalam desain perancangan kota, bukan hanya menjadi bagian dari program beautifikasi (keindahan), tetapi juga sebagai :

- Sistem kenyamanan

- Elemen pendukung bagi kegiatan retail dan aktivitas serta vitalitas ruang kota.

Dalam bukunya '*The Urban Design Process*' (1985), Hamid Shirvani menjelaskan fungsi, kegunaan dan manfaat dari system pedestrian yang baik adalah :

1. Mereduksi ketergantungan pada kendaraan bermotor di pusat kota
2. Meningkatkan jumlah perjalanan ke pusat kota.
3. Menambah nilai lingkungan dan mengembangkan system berskala manusia.
4. Menciptakan lebih banyak aktivitas retail.
5. Membantu memperbaiki kualitas udara.

Sehingga elemen pedestrian seharusnya dapat mengakomodasikan kepentingan-kepentingan sebagai berikut :

1. Membantu dalam interaksi elemen-elemen dasar perancangan kota.
2. Menghubungkan dengan kuat pada eksisting/ keberadaa lingkungan terbangun dan pola aktivitas.
3. Secara efektif harus sejalan dengan perubahan fisik kota di masa yang akan datang.

Isu kunci yang memegang peranan penting dalam perencanaan dan perancangan pedestrian adalah :

1. *Balancing Strategy*, yaitu suatu usaha menyeimbangkan fungsi-fungsi dari elemen pedestrian dengan cara :
 - a. Mendukung ruang public yang atraktif dan enak didiami.

- b. Mengijinkan aktivitas-aktivitas yang berhubungan seperti *delivery service*, akses dan properti individu.
 - c. Menyesuaikan dengan interaksi antar jalur pedestrian dan jalur kendaraan.
2. Faktor keamanan dan pemberian ruang yang cukup pada sejumlah orang yang berjalan.
 3. Faktor kenyamanan psikologis dan fisiologis serta fungsi dan kebutuhan.
 4. Skema pedestrianisasi yang disesuaikan untuk membantu memecahkan problem-problem yang spesifik.
 5. Koordinasi dengan system-sistem fungsional yang berhubungan dengan jalur lain, missal transportasi dan parkir.

Strategi keseimbangan (*Balancing Strategy*) yang diterapkan untuk memperbaiki sistem jalur pedestrian dapat menjadi isu yang sangat kompleks tergantung dari aktivitas dan fasilitas pendukung sepanjang jalur pedestrian.

C. Membuat Jalur Pedestrian Kota Yang Mudah Diakses

Kota harus menyediakan suatu sistem-sistem jaringan jalan publik (baik yang tertutup, semi tertutup maupun yang terbuka), vegetasi, ruang-ruang terbuka, trotoar, ruang-ruang PKL, titik-titik tempat transportasi publik dan parkir bagi suatu kota. Dalam perencanaan, lingkungan dianggap menjadi suatu kelompok lokasi-lokasi aktivitas dan penghubung-penghubungnya (linkages). Tiap aktivitas punya pilihan site masing-masing atau penghubungnya dengan aktivitas lain. Desain urban bagi kota seharusnya mencari pola-pola lokasi yang optimum, mengingat kepentingan relatif dari setiap aktivitas.

Pola-pola yang direncanakan ini harus terdiri dari suatu jaringan pergerakan (seperti pedestrian, ruang terbuka dan jaringan beranda jalan) yang menjadi kerangka bagi image/ gambaran urban kota. Kota digambarkan sebagai jaringan sistem berinteraksi yang mempengaruhi kualitas fisik dan kehidupan kota. Beranda jalan tradisional yang ada pada pembangunan sebelumnya, di dalamnya mempunyai imaji dan pemandangan jalan yang kuat. Ingatan tersebut seharusnya menjadi bagian dari langkah-langkah konservasional. Sehingga dengan menjaga keberadaan tempat-tempat berjalan ini, aksesibilitas kota menuju jalur pejalan kaki/ jalur pedestrian dapat diperbaiki.

Elemen utama dalam banyak kota adalah manusianya. Sedangkan yang nampak dalam kesehariannya adalah usaha-usaha manusia dalam mengejar kebutuhan dasar dalam kehidupan. Upaya desain fisik untuk menambah nilai-nilai ini akan memberikan suatu kontribusi bagi kualitas hidup mereka. Seseorang di jalan menikmati kenyamanan bergerak sepanjang transisional dalam kota, sehingga keakraban sebuah kota dapat sebagian disamakan dengan aksesibilitasnya pada public. Seharusnya tidak hanya ada tempat berjalan/ jalur jalan terbuka, tapi secara seri area setengah tertutup, tempat berjalan-jalan dan beranda jalan. Karena kelengkapan sistem beranda jalan akan dapat :

- Mengurangi tekanan pada transportasi publik.
- Mendorong pergerakan pedestrian.
- Mengurangi konsumsi energi dalam transportasi.

Hal ini kan tampak nyata diantara bangunan-bangunan dengan ruang-ruang transisional dan ruang-ruang terbuka publik. Keterhubungan rute-rute

pedestrian yang merespon iklim makro, akan mempertinggi aksesibilitasnya, karena jika bangunan tidak dihubungkan dengan pedestrian, aksesibilitasnya hanya ada pada kendaraan bermotor. Sehingga membuat jalur pedestrian kota yang mudah diakses, baik dengan system tertutup, semi tertutup atau terbuka tidak hanya akan membuat kota menjadi ramah pada pemakai dan pengunjungnya, tetapi juga akan membuat visual image yang kuat bagi seluruh kota. (Ken Yang, "*The Tropical Verandah City*", *Making the City Pedestrian Accessible*, 1986).

Akses pedestrian kota harus juga memperhatikan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki pada jalur pedestrian, yang meliputi :

1. Kecepatan Pejalan Kaki (*pedestrian speed*), yaitu rata-rata kecepatan berjalan pejalan kaki dalam hitungan meter per menit.
2. Tingkat Arus Pejalan Kaki (*pedestrian flow rate*), yaitu jumlah pejalan yang melalui suatu titik (adalah pandangan yang tegak lurus melalui lebar trotoar) tiap menit yang dinyatakan dalam satuan meter per menit.
3. Satuan Lebar (*unit width flow*), yaitu rata-rata arus pejalan per satuan lebar trotoar efektif yang dinyatakan dalam satuan orang per menit per meter.
4. Rombongan/ Kelompok Pejalan (*platoon*), adalah sejumlah pejalan yang berjalan bersama-sama dalam suatu kelompok, biasanya secara tidak sengaja karena pengendali lalu lintas seperti lampu merah dengan factor-faktor lainnya.
5. Kepadatan Jalan (*pedestrian density*), adalah rata-rata jumlah pejalan per satuan ruang, dinyatakan dalam orang per meter persegi.

Dari beberapa pendapat maka dapat ditarik suatu pengertian bahwa :

- a. Berjalan kaki memerlukan ruang dalam suatu kota.
- b. Merupakan bagian dari system transportasi yang memerlukan keterpaduan dengan sistem yang lain.

2.6.5. Perilaku Pejalan Kaki

Dengan segala keterbatasan yang ada, pejalan kaki sebagai model angkutan memerlukan perlindungan keamanan dari lalu lintas kendaraan bermotor dan gangguan kriminal. Kurangnya penyediaan fasilitas prasarana pejalan kaki, mengakibatkan manusia cenderung untuk menggunakan moda angkutan yang lain yang dipandang lebih baik, atau manusia cenderung meninggalkan kawasan tersebut.

Penyediaan moda jalan kaki yang menyenangkan, aman dan nyaman akan menarik orang-orang untuk menggunakan moda ini sesuai dengan tujuan perjalanan yang dipilihnya. Dan orang akan cenderung untuk berjalan apabila berjalan dirasa lebih memudahkan, lebih cepat, atau lebih murah dari pada mengendarai kendaraan. (Unterman, 1984 : 23).

Aktivitas berjalan kaki membutuhkan persyaratan :

- a. Aman, mudah/ leluasa bergerak dengan cukup terlindung dari arus lalu lintas kendaraan bermotor.
- b. Menyenangkan, dengan rute-rute yang pendek dan jelas, serta bebas hambatan dan kelambatan waktu, yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki.

- c. Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan lantai naik turun dan sebagainya.
- d. Daya tarik pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu-lampu penerangan jalan, lansekap taman dan lain-lain.

Dalam perilaku pejalan kaki ada suatu pembatasan fisik diluar pejalan kaki yang akan memberikan pengaruh yang kuat pada pilihan arah perjalanan pejalan kaki. Rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari (Branbila, 1977).

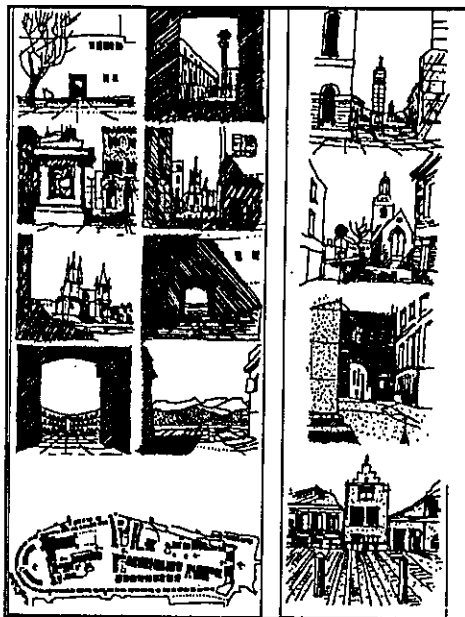
2.7. Teori Townscape

Teori ini digunakan dalam pengendalian visual kawasan dan bagaimana cara orang menikmati kawasan atau ruang tersebut, sehingga kawasan atau ruang tersebut dapat mempunyai arti dan bermanfaat bagi lingkungannya. (Gordon Cullen, 1961)

1. Serial vision

Dalam sebuah perjalanan disebuah kawasan dari awal hingga akhir, terdapat sekuen berupa potongan-potongan visual kawasan yang berurutan. Cullen memakai istilah 'optik' untuk proses tersebut, yang ia bagi dalam dua kelompok:

- ☑ Pandangan yang ada (existing view) yaitu fokus pada satu daerah saja.
- ☑ Pandangan yang timbul (emerging view) yaitu fokus pada kaitan antara satu daerah dengan yang lain.



Gambar 19. Serial Visions (Cullen, 1975)

2. Place

Membahas tentang reaksi kita terhadap posisi tubuh kita dalam suatu lingkungan. Hal ini dapat digambarkan sebagai kesadaran kita akan posisi kita dalam suatu lingkungan. Merupakan perasaan memiliki (*possession*) dalam sebuah kawasan akibat view, bayangan dan efek ruang yang ditimbulkan. *Possession* tersebut sesuai dengan fungsi ruang masing-masing. Misalnya fungsi jalan untuk pergerakan, fungsi gedung untuk bersosialisasi.

Kedudukan, manfaat, keterlingkupan, vocal point, lanskap dalam ruangan, merupakan bentuk dari *possession*. Ada bentuk *possession* yang dinamakan *possession in movement*, dan ada yang disebut *static possession*, dan perpaduan keduanya yaitu *viscosity*. Oleh karena itu, apabila kota atau ruang luar suatu kawasan dirancang berdasarkan pergerakan manusia, maka keseluruhan kawasan akan lebih mudah dipahami dan dinikmati sebagai sesuatu yang plastis, dengan memainkan emosi pengamat menggunakan penekanan, pengosongan, keterbukaan, dan keterlingkupan.

Dalam hal ini *place* mempunyai kualitas sebagai berikut: (Cullen, 1975)

- ◆ *Possession*, penguasaan/klaim terhadap suatu tempat
- ◆ *Occupied territory*, daerah yang dikuasai
- ◆ *Possession in movement*, penguasaan dalam pergerakan
- ◆ *Viscosity*, kekentalan, dimana pergerakan menjadi lambat dan bercampur dengan *static possession*
- ◆ *Enclaves*, interior yang terbuka terhadap ruang sekitar dan mempunyai akses bebas untuk masuk dan keluar
- ◆ *Enclosure*, keterlingkupan
- ◆ *Focal point*, titik fokus
- ◆ *Precincts*, kawasan yang terbentuk sejak lama dengan karakteristik yang khas
- ◆ *Indoor landscape and out door room*, ruang luar seperti ruang dalam
- ◆ *Multiple enclosure*, variasi dan permainan keterlingkupan ruang
- ◆ *Block House*, massa yang menjadi pengakhiran atau memotong sirkulasi

- ◆ *Insubstantial space*, ruang yang kurang penting
- ◆ *Defining space*, ruang yang menentukan
- ◆ *Here and there*, disini dan disana
- ◆ *Looking into enclosure*, melihat kedalam keterlingkupan
- ◆ *Pinpointing*, pemusatan kesatu titik
- ◆ *Change of level*, perubahan ketinggian/level
- ◆ *Netting*, jaring-jaring yang menyembunyikan obyek
- ◆ *Silhouette*, kontur bayangan
- ◆ *Narrows*, lorong sempit
- ◆ *Undulation*, berliku-liku
- ◆ *Division of space*, pembagian ruang
- ◆ *Deflection*, memantulkan
- ◆ *Anticipation*, menduga apa yang terjadi sesudahnya
- ◆ *Grandiose vista*, panorama penghubung ruang depan dan ruang belakang
- ◆ *Closed vista*, massa penutup pemandangan
- ◆ *Screened vista*, penghalang penglihatan langsung ke obyek

3. Content

Merupakan isi atau fungsi ruang kawasan yang mempunyai arti tertentu sehingga dapat menghidupkan kawasan tersebut, dapat juga sebagai telaah terhadap elemen perkotaan yang berkaitan dengan warna, tekstur, skala, gaya, karakter, kepribadian dan keunikan. Content lebih merupakan kandungan makna yang terekam dalam suatu penggal kawasan.

2.8. LANDASAN TEORI SEBAGAI GRAND CONCEPT

Landasan teori yang digunakan pada saat penelitian dibagi menjadi 2, yaitu teori yang berhubungan dengan kondisi fisik dan teori yang berhubungan dengan kondisi non fisik.

A. Teori yang berkaitan dengan Kondisi Fisik Area Penelitian:

☒ Fungsi Bangunan terhadap Ruang Terbuka

☒ Elemen Pembentuk Ruang Kota (Kevin Lynch, 1960):

- a. Path (jalur)
- b. Edge (tepi)
- c. District (Kawasan)
- d. Node (Simpul)
- e. Landmark (tetenger)

☒ Teori Pendekatan Rancang Kota (Roger Trancik) :

- a. Teori Figure Ground
- b. Teori Linkage
- c. Teori Place

☒ Teori Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani, 1986):

- a. Tata guna lahan (*land use*)
- b. Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*)
- c. Sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*)
- d. Ruang terbuka (*open space*)
- e. Jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*)
- f. Pendukung kegiatan (*activity support*)

☒ Pola dasar elemen solid adalah:

- a. Blok tunggal (*single block*)
- b. Blok yang mendefinisi sisi (*edge defining block*)
- c. Blok medan (*field block*)

☒ Pola dasar elemen void adalah:

- b. Sistem tertutup yang linear (*linear closed system*)
- c. Sistem tertutup yang memusat (*central closed system*)
- d. Sistem terbuka yang linear (*linear open system*)
- e. Sistem terbuka yang memusat (*central open system*)

☒ Berdasarkan lebarnya (*width*) jalan yang terbentuk karena karakter formasi jalan dan struktur bangunan di sepanjang koridor (McCluskey, 1979):

- a. *Fluctuation* (pergerakan)
- b. *Narrowing* (penyempitan)
- c. *Funelling* (penyempitan berangsur – angsur)
- d. *Widening* (pelebaran)
- e. *Constriction* (kontras antara dua ruang)
- f. *Wings* (sayap)

☒ Pertimbangan utama suatu koridor dari aspek keselamatan dan kenyamanan yang berpengaruh terhadap dimensi dan lokasi (Ashihara, 1983):

- a. moda transportasi
- b. kecepatan

☒ Peraturan Jalur pedestrian yang berpengaruh terhadap kenyamanan pengguna (David Sucher, 1995) :

- a. Kelancaran/ *Continuity*
- b. Jarak/ lama/ panjang/ *Length*
- c. Lebar/ keluasaan/ *Width*

B. Teori yang berkaitan dengan Kondisi Non Fisik Area Penelitian:

■ Aktivitas

Teori Hubungan Antara Perilaku dan Lingkungan.

A. Latar Perilaku:

- a. Sekelompok orang yang melakukan suatu kegiatan.
- b. Aktivitas atau perilaku sekelompok orang tersebut.
- c. Tempat dimana kegiatan tersebut dilakukan.
- d. Waktu spesifik saat kegiatan tersebut dilaksanakan.

B. Persepsi Tentang Lingkungan.

personal space, privacy, territoriality, crowding dan density.

➤ Personal Space, Jarak personal space (Hall, 1963):

- a. Jarak intim (0-18"/ 0 - 0,5 m)
- b. Jarak personal (18"-4'/ 0,5 - 1,3 m)
- c. Jarak sosial (4'-12'/ 1,3 - 4 m)
- d. Jarak publik (12'-25'/ 4 - 8,3 m)

➤ Faktor-faktor yang mempengaruhi jenis *personal space* adalah :

- a. Jenis kelamin
- b. Tingkat umur
- c. Tipe kepribadian
- d. Latar belakang/ suku bangsa

- e. Keadaan lingkungan dalam ruang penyekat ruang

C. Teritori.

- Tiga kategori teritori dikaitkan dengan keterlibatan personal (Atman, 1975)
 - a. involvement
 - b. kedekatan dengan kehidupan sehari-hari individu atau kelompok
 - c. frekuensi penggunaan.

D. Ruang Privat dan Kepadatan Ruang.

- Faktor lingkungan diklasifikasikan menjadi faktor fisik dan sosial.
 - a. Faktor fisik : dimensi tempat, kepadatan, serta suasana ruang atau tempat.
 - b. Faktor sosial: norma, kultur, serta adat istiadat.
 - c. Faktor situasionalnya : karakteristik dari hubungan antar individu, lama serta intensitas kontak
- ☑ Pengaruh langsung Koridor pada kualitas lingkungan, sebagai ruang pergerakan (sirkulasi) dan parkir :
 - a. Aktivitas komersial
 - b. Kualitas visual yang kuat terhadap struktur dan bentuk fisik kota.
- ☑ Kriteria terhadap aktivitas dan perilaku pengguna jalur pejalan kaki (Utterman, 1984) :
 - a. Keamanan/ *safety*
 - b. Menyenangkan/ *Convenience*
 - c. Kenyamanan/ *Comfort*
 - d. Daya tarik/ *Attractiveness*

■ Sosial Budaya

☑ Pendekatan ruang yang menghasilkan konsep dan wujud ruang yang berbeda (Rapoport, 1969):

- a. aspek norma
- b. kultur
- c. psikologi masyarakat

☑ Image -gambaran mental orang terhadap suatu tempat (Kevin Lynch, 1960):

- b. Identitas
- c. Struktur
- d. Makna

Dari hasil rumusan landasan teori dapat diambil langkah-langkah sebagai *grand concepts*, dan melihat obyek penelitian pada ruang terbuka kota dikawasan Kota Lama, pada segmen yang telah ditentukan. Tempat-tempat pada kawasan bersejarah yang memiliki makna historis bahkan tempat yang memiliki ciri khas aktivitas sosio-kultural akan memperkuat pembentukan "karakter" tempat dan akan sangat bermakna bagi warga kota. (*meaning of places*).

"*Theory of Place*" dalam perancangan kota secara arsitektural, khususnya rancangan spasial merupakan upaya pemahaman "makna terhadap tempat" (*meaning of place*) suatu kawasan. Tempat-tempat tertentu diperlukan oleh manusia untuk berinteraksi sosial dan secara budaya (kultural) dimana warga kota memerlukan tempat-tempat tertentu untuk mengembangkan kehidupannya. Dalam pemahaman suatu tempat, ketika pengamatan terhadap obyek secara visual dapat menangkap estetika bentuk obyek, dan dapat dipahami oleh pengamat kemudian

memiliki kesan yang terekam didalam ingatan sehingga menjadikan memori, maka obyek/tempat tersebut dapat dijadikan memiliki orientasi lingkungan atau kawasan.

Tempat-tempat suatu lingkungan kawasan yang mudah dikenali dan dapat dijadikan arah orientasi, maka tempat tersebut memuat "identity" dan memiliki "karakter sebagai genius loci. (Schultz, 1980)

Space-time-conception. Bahwa untuk mengetahui perilaku kehidupan manusia terhadap citra (*image*) suatu tempat (*place*) memerlukan proses waktu (*time*) dalam berinteraksi terhadap ruang (*space*), hal ini merupakan suatu pengalaman akan suatu peristiwa atau kejadian (*occasion*). (Aldo van Eyck, 1960).

Pedestrian/jalan (*street*) maupun ruang terbuka kota (*square*) yang digunakan melibatkan atribut, propertis dan faktor yang mempengaruhi dimana perlu diketahui dan dinilai interaksi dan saling mempengaruhi antara pengguna dengan tempatnya dan perubahan perilaku yang dipengaruhi oleh faktor-faktor yang telah dijelaskan diatas, yaitu tanpa mengabaikan aktivitas disekitarnya. Adanya problematika pada ruang terbuka disepanjang koridor utama dikaitkan dengan fungsi bangunan disekitarnya menjadikan penelitian menjadi suatu hal yang menarik dan tentunya berdampak pada perubahan suasana kawasan sebagai suatu *activity support*, yang akan menjadi indikasi untuk mengkaji terjadinya perubahan fungsi pemanfaatan ruang kota. Potensi-potensi seperti inilah yang menonjol dari segmen-segmen terpilih, yang menjadi obyek pengamatan dan sangat mempengaruhi visual arsitektur Kawasan Kota Lama. Terlebih bahwa Segmen terpilih memiliki makna historis dan image yang kuat pada keseluruhan kawasan.

Disamping itu juga dipertimbangkan penelitian mengenai waktu dimana terjadi perubahan aktivitas, yaitu pada pagi hari, siang hari, sore hari dan malam hari, terutama saat terjadi perubahan fungsi ruang terbuka yang sangat dominan agar mendorong untuk dapat lebih memperkuat hasil penelitian

Kurang lebih metode pendekatan dalam melakukan penelitian dikawasan ruang terbuka Kota lama adalah sebagai berikut: Pendataan potensi fisik sekitar ruang terbuka kota sesuai dengan kepentingan penelitian termasuk juga fungsi bangunan sebagai apa, yang digunakan dalam pengidentifikasian terhadap perubahan kesamaan, perbedaan dan keunikan sesuai dengan segmen area.

Fenomena fisik menurut *Cullen* berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan serta korelasi visual, maka erat berkaitan dengan hubungan yang terjadi antara elemen dalam suatu lingkungan yang meliputi hubungan antar bangunan. Fenomena fisik yang dimaksud *Cullen* juga selaras dengan pendapat *Lynch* (1960) yang mengatakan bahwa kualitas fisik berkaitan erat dengan kejelasan atau kemampuan suatu tempat untuk dibaca yang diantaranya meliputi struktur, yaitu orang dapat melihat pola perkotaan dengan melihat hubungan obyek-obyek, hubungan subyek –obyek serta pola-pola yang dapat dilihat. Dalam usaha untuk mencapai integrasi antara elemen-elemen fisik (keterkaitan fungsi bangunan dan problematika ruang terbuka) suatu kawasan, perlu pula memahami tentang budaya dan karakteristik suatu kawasan yang menjadi ciri khas dari kawasan tersebut, sehingga ruang akan bermakna sebagai tempat (*place*) bagi yang menggunakannya (*Rapoport, 1969*).

TABEL INDIKATOR SEBAGAI TOLOK UKUR PENELITIAN

Karakteristik	Uraian Teori	Pendekatan Teori	Kerangka Waktu	Indikator
Penataan Massa	Figure Ground	Pendekatan Rancangan Kota (Roger Trancik)	Kajian dilakukan terhadap perubahan tekstur kawasan dan keteraturan massa antara kondisi awal dengan kondisi sekarang	Merupakan bagian pola tekstur kawasan yang dikenali, terutama bila diperhatikan secara dua dimensional sebagai konstelasi solid-void baik dari pola dasar elemen solidnya maupun voidnya (Trancik dan Zahnd)
	Tata Guna Lahan (Land Use)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Obyek penelitian mempengaruhi atau dipengaruhi oleh dominasi tata guna lahan dikawasan sekitarnya
	Tata Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Obyek penelitian mempunyai hubungan dengan bentuk blok dan penataan massa-ruang secara keseluruhan
	Ruang Terbuka (Open Space)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Ruang terbuka dimasa lalu yang digunakan dimasa sekarang	Keterkaitan antara ruang terbuka yang berhubungan langsung dengan obyek penelitian, dengan fungsi bangunan dikawasan terpilih secara keseluruhan
Keterhubungan/Keterkaitan	Linkage	Pendekatan Rancangan Kota (Roger Trancik)	Kajian dilakukan terhadap perubahan sistem keterhubungan didalam kawasan, antara kondisi awal dengan kondisi sekarang	Memiliki keterkaitan sistem keterhubungan (linkage) dengan kawasan sekitarnya, baik linkage visual maupun linkage struktural (Trancik dan Zahnd)
	Sirkulasi dan Parkir (Circulation and Parking)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Perbandingan kondisi sirkulasi awal dan sirkulasi sekarang	Keterkaitan obyek penelitian dengan pengaturan sirkulasi dari dan menuju ke obyek penelitian
	Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian Ways)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Keterkaitan obyek penelitian dengan pengaturan sirkulasi di sepanjang obyek penelitian
	Jalur (Path)	Citra Kota (Kevin Lynch)	Kondisi sekarang dengan memperhatikan kondisi masa lalu	Keterkaitan antara jalur pada obyek penelitian dengan jalur sirkulasi diseluruh kawasan

	Simpul (<i>Node</i>)	Citra Kota (Kevin Lynch)	Kondisi sekarang	Peran obyek penelitian dan kawasan sekitarnya sebagai simpul dalam lingkungan kawasan secara keseluruhan
Makna tempat	Place	Pendekatan Rancangan Kota (Roger Trancik)	Kajian dilakukan terhadap makna obyek didalam kawasan, baik masa lalu maupun sekarang	Merupakan obyek yang spesifik dan mempunyai arti penting bagi kawasan, baik secara simbolis maupun fungsional (Trancik dan Zahnd)
	Pendukung Aktivitas (Activity Support)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Peran obyek penelitian kawasan sekitarnya dalam memunculkan pendukung aktivitas
	Tanda-tanda dan orientasi (Signage and Orientation)	Elemen Perancangan Kota (Hamid Shirvani)	Kondisi sekarang	Peran Obyek penelitian sebagai elemen yang mudah dikenali sebagai titik referensi dalam orientasi suatu kawasan
	Tetenger (Landmark)	Citra Kota (Kevin Lynch)	Kondisi sekarang	Keterkaitan hirarki dan citra penanda-obyek penelitian dalam kawasan secara keseluruhan

Tabel 1 Tabel indikator penelitian Keterkaitan Fungsi Bangunan dan Ruang terbuka Suatu Kawasan

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 LANDASAN DASAR PENELITIAN

Dalam tujuan penelitian mengkaji adanya hubungan fungsi bangunan dengan ruang terbuka publik dan aktivitas pendukungnya, yang diawali dengan pengamatan terhadap seluruh kegiatan yang terjadi di area masing-masing, dan kegiatan perilaku settingnya. Landasan dasar penentuan tersebut ditentukan berdasarkan fakta dan fenomena yang selalu terjadi dan berlangsung secara terus-menerus sehingga diperoleh gambaran dari perilaku dan aktivitas pengguna ruang terbuka kota. Hal ini diperkuat dengan penelitian yang akan diambil dalam objek penelitian nantinya.

3.2 OBJEK WILAYAH PENELITIAN

Dengan meneliti Taman Srigunting (square), serta Jalan utama (street) sebagai Ruang terbuka di JL. Letjend. Suprpto, pengamatan diarahkan pada kegiatan yang terjadi di sekitar ruang tersebut serta lingkungan fisik yang membentuk dan mempengaruhi suasana di sekitarnya yaitu fungsi bangunan, parkir kendaraan roda empat / roda dua, pedagang kaki lima dan elemen lain yang dianggap mempunyai hubungan kegiatan yang terkait dengan studi hubungan antara fungsi bangunan dengan problematika ruang terbuka disekitarnya. Secara mendasar lingkup penelitian ini adalah studi hubungan fungsi bangunan dengan

aktivitas ruang terbuka kawasan Kota Lama dan semua aspek yang terkait di dalamnya.

3.3 METODE PENDEKATAN PENELITIAN

Sebagaimana tujuan penelitian, maka jenis metode penelitian yang dipakai adalah **Metodologi Penelitian Kualitatif Pendekatan Rasionalistik**. Metodologi ini melandaskan pada filsafat rasionalisme (Muhadjir, 1996). Menurut rasionalisme, semua ilmu itu berasal dari pemahaman intelektual kita yang dibangun atas argumentasi secara logik, bukan dibangun atas pengalaman empirik tetapi menekankan pada pemaknaan empirik; pemahaman intelektual kita yang dibangun atas kemampuan argumentasi secara logis perlu didukung dengan data empirik yang relevan. Metodologi penelitian dengan pendekatan rasionalistik menuntut sikap yang holistik, obyek diteliti tanpa dilepaskan dari konteksnya; paling jauh diteliti dalam fokus atau aksentuasi tertentu tetapi konteksnya tidak dieliminasi. Argumentasi dan pemaknaan atas empirik (empirik sensual, empirik logik atau teoritik dan empirik etik) menjadi penting sebagai landasan penelitian kualitatif berlandaskan rasionalisme. Konsep mendeskripsikan esensi dari hipotesis, tesis, teori dan juga asumsi, postulat dan aksioma.

Penelitian bersifat deskriptif, dengan tujuan untuk menggambarkan sifat suatu keadaan yang sementara berjalan pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab – sebab dan gejala – gejala tertentu (Sevilla, 1993).

Desain penelitian rasionalistik bertolak dari kerangka teoritik yang dibangun dari pemaknaan hasil penelitian terdahulu, teori-teori yang dikenal, buah-

buah pikiran para pakar dan dikonstruksikan menjadi sesuatu yang mengandung sejumlah problematik yang perlu diteliti lebih lanjut. Pada metodologi ini, sampel perlu dipilih secara *purposive* dan mencari makna dari pengungkapan esensinya. Fungsi populasi dalam pendekatan rasionalistik adalah untuk membuat kesimpulan generalisasi. Generalisasi dalam sangkut paut dengan populasi adalah memakai generalisasi hasil penelitian pada *parent-population*-nya yaitu populasi yang tersebar dimanapun yang memiliki karakteristik (teoritik) yang sama dengan sampel penelitian. Teori-teori yang berkaitan dengan penelitian ini antara lain:

1. Teori Figure Ground

Analisis tekstur dan pola-pola tata ruang kawasan dan identifikasi keteraturan massa dan ruang dalam kawasan sebagai konfigurasi solid dan void.

2. Teori Linkage

Analisis hubungan-hubungan dan pergerakan didalam kawasan, dan menghubungkan beberapa fragmen kota menjadi satu kesatuan visual maupun struktural.

3. Teori Place

Memperhatikan suatu obyek spesifik didalam kawasan untuk mencari pengertian dan pemaknaan mengenai ruang kota khususnya ruang terbuka kota melalui arti penting obyek dan tanda-tanda kehidupan perkotaan secara kontekstual.

4. Elemen Perancangan Kota (*Element of Urban Design*)

Memperhatikan suatu kota atau bagian kota menurut tata guna lahan, tata bentuk dan massa bangunan, tanda-tanda dan orientasi, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pejalan kaki, pendukung aktivitas dan preservasi.

5. Citra Kota (*Image of The City*)

Teori “citra kota” mengarahkan pandangan perancangan kota ke arah yang memperhatikan pikiran terhadap kota dan orang yang hidup didalamnya. Citra kota memberikan banyak hal yang sangat penting bagi masyarakatnya, seperti kemampuan untuk berorientasi dengan mudah dan cepat, disertai perasaan nyaman, dengan identitas kuat terhadap suatu tempat dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat lain. Teori ini mencakup identifikasi *path, node, edge, district* dan *landmark*.

Peneliti memiliki keterbatasan dalam mengamati area penelitian dalam kurun waktu 1 hari penuh, sehingga untuk mengetahui seluruh aktivitas yang terjadi dalam objek pengamatan dilakukan pengamatan dalam beberapa segmen waktu yang dapat memenuhi persyaratan dalam penelitian ini yaitu pada saat jam sibuk dimana terjadi perubahan perilaku pengguna di penggal Jl. Letjend. Suprpto.

3.4 VARIABEL PENELITIAN

Untuk variabel-variabel didapat dengan cara kuantitatif untuk mendapatkan signifikasi dalam mengkaji penelitian (Muhadjir, 1989)

Berdasarkan uraian di atas maka ada dua macam penggunaan metode penelitian sebagai berikut :

▪ **Metode kualitatif rasionalistik,**

Metode yang menekankan pada pemaknaan emperi, pemahaman intelektual dan kemampuan berargumentasi secara logika.

Metode yang menggunakan tiga realitas yaitu emperi sensual, emperi logik atau teoritik, emperi etik.

▪ **Metode statistik non parametrik,** untuk mendapatkan urutan kriteria terhadap variabel pembentuk karakter yang signifikan.

Keuntungan penggunaan statistik non parametrik adalah :

1. Pernyataan kemungkinan yang diperoleh dengan statistik ini adalah kemungkinan-kemungkinan yang eksak, tidak peduli bagaimana bentuk distribusi populasi sebagai induk sampel yang diambil.
2. Sifat distribusi populasi dapat diketahui secara pasti, meskipun jumlah sampelnya kecil ($N=6$)
3. Dapat untuk menggarap sampel-sampel yang terdiri dari observasi-observasi dari beberapa populasi yang berlainan.
4. Dapat untuk menggarap data yang pada dasarnya merupakan ranking dan untuk data yang skor keangkaannya secara sepiantas memiliki kekuatan ranking.
5. Dapat untuk menggarap data yang hanya merupakan klasifikasi semata yaitu diukur dalam skala nominal.
6. Lebih mudah dipelajari dan diterapkan

Materi penelitian yang telah diungkapkan akan memberikan fenomena terhadap obyek kawasan yang akan diteliti dan mempengaruhi variabel penelitian yang akan digunakan dalam penelitian

Hal-hal yang dapat digunakan dalam pemilihan variabel penelitian adalah :

1. Uraian dalam landasan teori
2. Mengandung pengertian yang tegas, sederhana, praktis dan mudah dilaksanakan di lapangan sesuai alokasi waktu yang tersedia
3. Mudah diukur dan mudah digunakan dalam proses pengolahan data dan analisa data.

Dengan demikian, variabel penelitian yang akan diteliti adalah unsur-unsur yang terikat dan memiliki kaitan erat dengan Fungsi Bangunan dan Ruang Terbuka Kota, baik secara fisik maupun non fisik. Variabel-variabel penelitian ini diukur melalui observasi atau pengamatan peneliti di lapangan.

→ **Variabel pengaruh (*dependent variables*)** dari penelitian ini ditinjau dari aspek fisik yaitu fungsi bangunan dan non fisik yang didasarkan pada atribut pembentuk, prinsip pengaturan.

Variabel aspek fisik yaitu: Bangunan

Indikatornya antara lain: letak ruang perdagangan, fungsi bangunan, orientasi bangunan, bentuk pembatas, dsb.

→ **Variabel terpengaruh (*independent variables*)** yaitu :

Variabel aspek fisik : Problematika ruang terbuka kota

Indikatornya antara lain: jalur pedestrian, dimensi jalan, volume kendaraan, luas area parkir, jarak, taman, dsb.

Variabel aspek non fisik :

- Indikatornya antara lain: aktivitas ,hubungan antara pengguna bangunan dan pengguna ruang terbuka , Nilai Kemasyarakatan yang meliputi : etika dalam komunitas, norma-norma masyarakat, sosial budaya dsb.

Dari variabel tersebut dielaborasi ke dalam indikator variabel sebagai acuan dalam menyusun parameter, sehingga didapatkan temuan berupa suatu kesimpulan terhadap teori tertentu berkaitan dengan obyek penelitian. Temuan tersebut didapat dengan melakukan pemaknaan terhadap hasil analisa dengan mengintegrasikan adanya keterkaitan antara fungsi bangunan dengan ruang terbukanya. Kualitas fisik yang diberikan oleh suatu tempat dapat menimbulkan image yang kuat terhadap tempat tersebut. Yakni Kualitas yang berupa kemampuan mendatangkan kesan (*imageability*) dimana berkaitan erat dengan kejelasan atau kemampuan untuk dibaca (*legibility*) pada suatu tempat. (Lynch (1960)

3.5. STRATEGI DAN LANGKAH – LANGKAH POKOK PENELITIAN

Pengumpulan data dan informasi dilakukan melalui pengamatan terhadap perilaku, jejak fisik, pengukuran, komponen fisik lingkungan, wawancara, pengumpulan dokumen dan studi literatur. Dalam hal ini pengamatan merupakan metode utama dan peneliti sebagai instrumen utama dalam pengumpulan data di lapangan.

Secara mendasar ada beberapa tahapan dan langkah – langkah yang dipersiapkan dalam penelitian ini yang terbagi dalam 3 tahapan, yaitu :

1. Tahap Awal Penelitian

Tahap ini terdiri dari beberapa langkah dan persiapan yaitu :

- Melakukan survey mendasar ke area / objek penelitian.
- Persiapan alat dan instrumen penelitian.
- Persiapan pengamatan dan identifikasi objek penelitian.
- Penyusunan data – data fisik dan non fisik serta teoritis.
- Penentuan sampel dan jumlah responden.
- Penyusunan pertanyaan untuk wawancara sebagai pendukung analisa.

2. Tahap Pelaksanaan Penelitian

Tahapan ini terdiri dari :

- Mengadakan eksplorasi teori-teori para pakar mengenai dasar-dasar teori ruang kota, khususnya ruang terbuka publik.
- Penyusunan sistematik mengenai teori ruang kota. Sehingga dapat dirumuskan hipotesis yang sesuai dengan maksud dan tujuan penelitian ini.
- Menganalisa data dengan kajian pustaka dan teori yang telah disusun.
- Penyusunan Pembahasan dan analisa yang ada, dengan dibantu pengujian pengalaman ruang terhadap beberapa orang untuk mencari makna ruang.

3. Tahap Akhir Penelitian

Tahapan akhir terdiri dari :

- Penyusunan kesimpulan
- Penyusunan temuan dan rekomendasi jika ternyata ada dan dibutuhkan.
- Penyusunan laporan penelitian.
- Revisi akhir.

Tahapan – tahapan tersebut disusun dengan menggunakan pendekatan dan strategi – strategi penelitian yang nantinya dapat mempermudah dalam melakukan penelitian, yaitu :

1. Pembagian Segmen Kawasan

Dalam setiap segmennya dikaji dan diolah data yang terkait dengan fungsi bangunan, atribut, kondisi dan dimensi pedestrian, parkir, dan aspek lain yang terkait dengan aktivitas diruang terbuka yang berpengaruh terhadap penelitian. Perbedaan tersebut mempunyai pengaruh terhadap perilaku yang muncul pada segmen – segmen ruang terbuka kota sebagai objek. Segmen – segmen tersebut adalah sebagai berikut :

Segmen I : Ruang terbuka dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk

Segmen II: Ruang terbuka dari Taman Srigunting (dahulu Paradeplein) -
Satlantas

Segmen III : Ruang terbuka dari Satlantas-Perempatan Jl.Cendrawasih

Segmen IV: Ruang terbuka dari perempatan Jl.Cendrawasih-Jl.Ronggowarsito

Definisi pembagian dan objek penelitian yang lebih mendalam dalam 1 area segmen didasarkan pada :

1. Kondisi Non Fisik / Spatial Condition

Kondisi keruangan yang terkait dengan kondisi area penelitian di lokasi sekitar ruang terbuka yang terkait pada aktivitas dan perilaku pengunjung, sirkulasi dan objek ataupun faktor – faktor yang menarik berkaitan dengan sosial dan budaya pengguna.

2. Kondisi Fisik

Kondisi tempat penelitian yang menjadi objek, terdiri dari Fungsi bangunan, Ruang Terbuka, kondisi vegetasi, komponen – komponennya, bentuk, dimensi, batasan, suasana dan material serta pelingkupnya.

2. Teknik Pengambilan Data Informasi dan Komunikasi

Data dan informasi yang dicari di lapangan adalah data tentang lingkungan fisik terhadap ruang terbuka kota di objek penelitian dan data menyangkut aktivitas bangunan yang melingkupinya.

- ✓ Data dan informasi fisik yang terdiri dari komponen fisik lingkungan disekitarnya terkait dengan suasana lingkungan yang mempengaruhi segala aktivitasnya, adalah :
 1. Fungsi dan letak bangunan terhadap aktivitas ruang terbuka kota.
 2. Elemen – elemen pembentuk yang terkait dengan ruang dan lingkungan.
 3. Keadaan ruang terbuka, ukuran, dan suasana yang terjadi
 4. Jenis, ukuran, pola lanskap dan letak vegetasi / pepohonan yang menjadi propertis membentuk suasana pada objek
- ✓ Berupa data dan informasi non fisik non fisik terkait time / waktu, aktor / pelaku dan informasi penting terhadap aspek yang mendukung perilaku pengguna ruang terbuka tersebut.
- ✓ Komunikasi visual dengan pendekatan interview atau komunikasi dengan pengunjung terhadap objek pengamatan yang terjadi sebagai data sekunder.

Langkah-Langkah Pokok Penelitian:

1. Melakukan observasi pendahuluan dengan mencatat dan membuat sketsa segala apa yang ada terkait dengan data fisik / setting pengunjung di objek penelitian serta detail yang mempengaruhi perilaku pengunjung di sekitar bangunan misalnya: *street furniture* dan kondisi ruang terbuka itu sendiri.
2. Dari observasi pendahuluan dengan naik kendaraan, untuk memilih ruang-ruang yang signifikan dan terarah dengan *feedback grand theory*, kemudian dilakukan pengamatan kembali dengan cara berjalan kaki untuk mencari makna ruang dan pengalaman ruang dan diabadikan dengan foto tahap demi tahap, yang merupakan data fisik secara visual.
3. Kemudian hasil-hasil foto dan pergerakan dipetakan untuk mencari ruang yang bermakna dan saling berhubungan berdasarkan kajian pustaka dan mengaplikasikan *grand concept* dengan landasan teori terhadap spesifikasi objek penelitian terkait bentuk perilaku terutama jam – jam terjadinya keramaian puncak atau jam sibuk. Namun dapat diambil titik tertentu dalam hal ini jam – jam tertentu yang menonjol pada saat penelitian terjadi yang diperkuat teknik wawancara / interview yang sifatnya hanya sebagai data sekunder untuk membantu dalam memperoleh keterangan tentang fungsi bangunan dan ruang terbuka serta aktivitasnya sebagai data dalam menyusun analisa.
4. Setelah hasil analisa yang berbasis literatur dirangkaikan, maka diadakan pengujian pengalaman ruang terhadap beberapa orang pada ruang-ruang yang bermakna, untuk mencari keobyektifan hasil analisa.
5. Setelah itu dibuat kesimpulan yang dilanjutkan dengan pemaknaan.

Penentuan dan pemilihan waktu yang menjadi dasar penelitian berdasarkan survey terhadap objek terlebih dahulu yang didapatkan sebagai berikut :

- Pagi hari, pukul 08.00 – 10.00
- Siang hari, pukul 10.00 – 14.00
- Sore hari, pukul 14.00 – 16.00
- Malam hari, pukul 20.00-22.00

Dengan dasar pertimbangan :

- *Pukul 08.00 – 10.00* : Kegiatan perdagangan dan aktivitas yang terkait dengan pemilik toko, toko mulai buka, pegawai datang dan PKL membuka dagangan, kantor mulai beraktivitas, dan konsumen yang mulai berdatangan.
- *Pukul 10.00 – 14.00* : Kegiatan perdagangan, perkantoran mencapai titik yang padat, pulang sekolah, makan siang, dan aktivitas pendukung lainnya.
- *Pukul 14.00 – 16.00* : Kegiatan perdagangan, perkantoran-pulang kerja, dan aktivitas yang mendukung penelitian
- *Pukul 20.00-22.00* : Kegiatan pembenahan atribut dilokasi maupun persiapan untuk aktivitas hari berikutnya.

3. Alat / Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang paling dominan adalah peneliti sebagai subjek pengamat lapangan, dengan dibantu alat bantu berupa :

- a. Gambar – gambar visual terhadap aktivitas ruang terbuka
- b. Foto yang merekam kegiatan
- c. Alat tulis untuk mencatat hasil pengamatan
- d. Peta objek penelitian dan peta pergerakan/sirkulasi

e. Alat pengukur (meteran)

Data sekunder diperoleh dari wawancara yang ditujukan kepada pengguna ruang terbuka kota tersebut.

Dengan pembagian didasarkan pada pengamatan selanjutnya di lapangan, gambarannya adalah :Laki – laki dan Perempuan yang terdiri dari :

- Pengunjung yang melintasi Jl.Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito
- Pemilik kios dan karyawan
- Pegawai Kantor
- Pelajar
- Pengguna lain (penumpang angkutan,petugas,dsb)

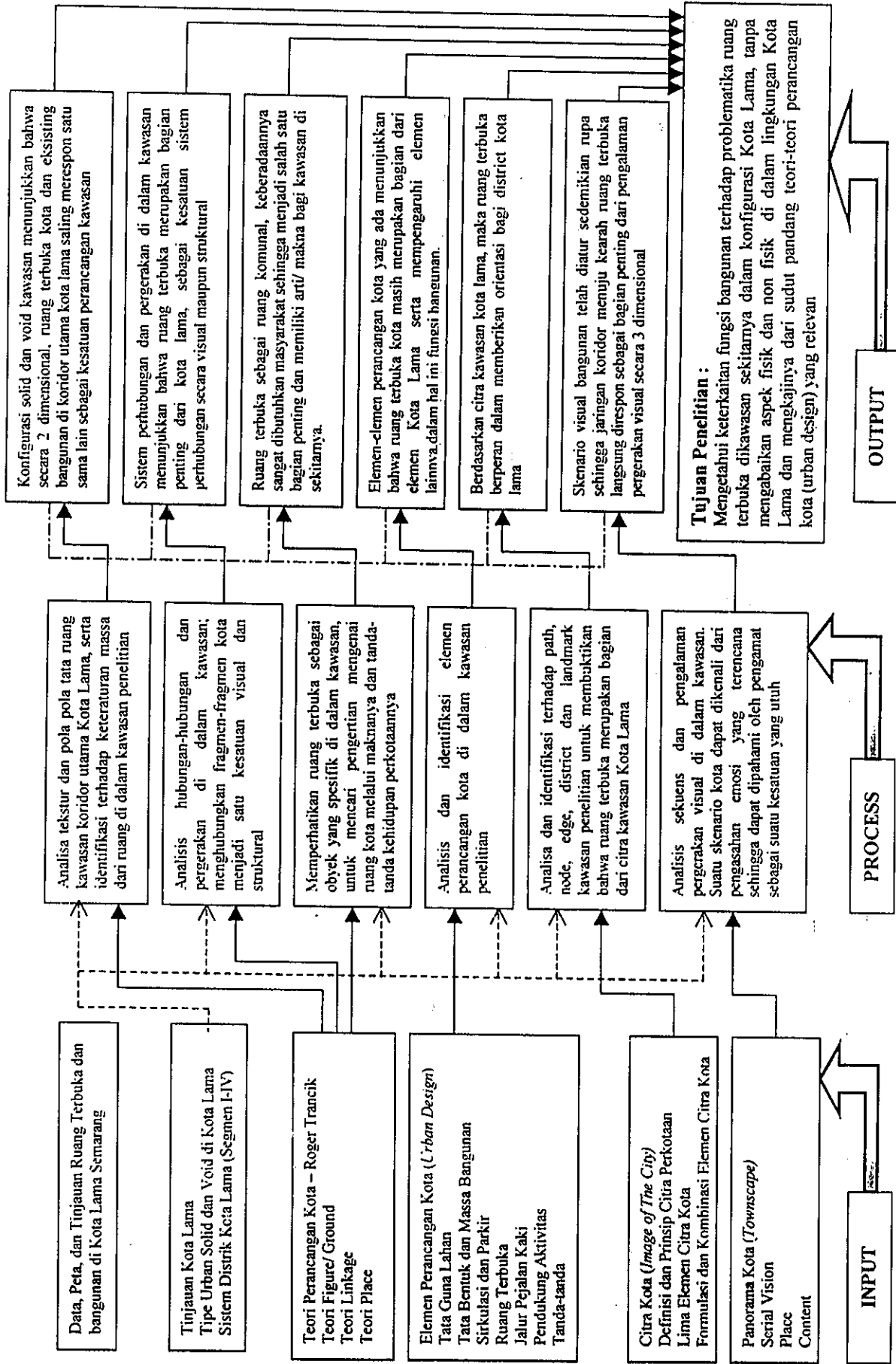
Cara pengambilan sampel secara acak karena populasi dianggap sama atau homogen yaitu pengguna/masyarakat umum yang melintasi atau berada di penggal Jl.Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito. Jadi homogen diartikan serupa secara kualitatif (Sudjana, 1989).

4. Analisa Data

- o Analisa dilakukan secara induktive bukan untuk membuktikan hipotesis tapi merupakan pengungkapan abstraksi berdasarkan informasi dan data yang didapat.
- o Dalam hal ini, analisa data penelitian menggunakan kesamaan isi (*content analysis*) dan *deskriptif*. Content analysis merupakan analisa alamiah tentang isi pesan suatu komunikasi, yang mencakup : klarifikasi tanda – tanda yang dipakai dalam komunikasi, dan penggunaan kriteria sebagai dasar klarifikasi (Muhajir, 1996).

- Maksud dan analisa kesamaan ini adalah untuk mencari kecenderungan tertentu dari berbagai peristiwa yang terjadi dalam kurun waktu tertentu. Untuk mengetahui mengapa kecenderungan terjadi, dilakukan dengan observasi atau wawancara (Haryadi, 1995).
- Proses analisis diawali dengan mengkaji seluruh data, kemudian membandingkan terhadap beberapa informasi, kemudian menyusun dan mengelompokkan data untuk selanjutnya dianalisis dengan menggunakan kajian data verbal dan visual untuk mencari esensi/pemaknaan atas empiri dengan berlandaskan pada kerangka teori.
- Kemudian melakukan pembahasan terhadap berbagai temuan tersebut dengan studi pustaka yang telah disusun lewat referensi yang ada dan hasil akhirnya merupakan suatu kesimpulan penelitian untuk menjawab dugaan dan pertanyaan penelitian dan mungkin juga bisa didapatkan temuan baru.

3.6. KERANGKA PIKIR PENELITIAN



BAB IV

DESKRIPSI OBYEK PENELITIAN

Studi kasus: Koridor Penggal Jl.Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito

4.1.LATAR BELAKANG HISTORIS KOTA LAMA SEMARANG

A.Periode Tahun 1700-1906

Kawasan Semarang telah mulai menampakkan dirinya sebagai bentuk kota. Wilayah pemukimannya semakin luas dengan munculnya Kampung Jawa di Kaligawe, Pengapon, Poncol, Kampung Cina di Bubakan serta Kampung Melayu di Mlayudarat. Ketika Belanda membangun Kota Benteng di Europesche Buurt, Benteng ini merupakan perluasan benteng lima ujung di Sleko .

Kehidupan sosial masyarakat Semarang masa itu didominasi oleh kegiatan perniagaan dan pertahanan militer Belanda, dengan fasilitas sosial seperti mesjid, kelenteng, pasar dan jalan lingkungan. Jalur transportasi masih menggunakan alur Kali Semarang dan cabang-cabangnya.

Pada tahun 1708 , pertahanan militer Belanda di Jepara dipindahkan ke Semarang. Hal ini menjadikan perubahan status, fungsi fisik dan kehidupan sosial Semarang. Sehingga pada pertengahan abad ke-18 perkembangan Kawasan Semarang makin pesat, ditandai dengan tumbuhnya perkantoran-perkantoran Pemerintah Belanda, Kantor-kantor dagang dan fasilitas-fasilitas sosial di dalam Benteng Belanda tersebut Sehingga kawasan tersebut dijuluki "*The Little Netherlands*". Kawasan ini yang sekarang disebut Kawasan Kota Lama Semarang.

Wilayah benteng Belanda ini, didalamnya dibangun jalan dengan pola Grid Iron. Sedangkan kawasan diluarnya menjadi daerah hinterlandnya. Dengan demikian pemerintahnya pun terbagi dua, wilayah benteng Gubernur Belanda, dan wilayah hinterland oleh pribumi. Kondisi ini menjadikan fungsi kota Semarang semakin jelas sebagai kota administrasi pemerintahan, kota niaga dan kota pertahanan/militer.

Untuk mengantisipasi perkembangan kota, tembok pertahanan de Europeesche Buurt dibongkar pada tahun 1758 (akhir abad XVIII)) dan kemudian orang-orang Belanda mulai membangun villa-villa di Bojong dan Randusari. Sedangkan penduduk pribumi mengembangkan perkampungan di daerah Poncol, Randusari, Depok, dll.

B. Periode 1906-1942

Pada masa ini merupakan masa pemerintahan kota praja Semarang (*Stadsgemmente Van Semarang*) yang diresmikan 1 April 1906. Sejak itu Kota Semarang terlepas dari Kabupaten dan memiliki batas kekuasaan Pemerintah Kotapraja. Arah pembangunan tertuju pada pembangunan pemukiman Belanda yang dilengkapi dengan fasilitas dan otoritas kota.

Pada kawasan Jembatan Berok merupakan kawasan yang ramai dengan aktifitas masyarakat, baik aktifitas perekonomian maupun aktifitas pemerintahan. Aktifitas tersebut ditunjang pula dengan keberadaan kali Semarang yang pada waktu itu berfungsi sebagai jalur transportasi perahu-perahu yang membawa barang dagangan untuk mensuplai Pasar Johar pada tahun 1933.

Aktifitas pemerintahan di kawasan tersebut ditunjukkan dengan keberadaan bangunan pemerintahan di sebelah barat Kali Semarang yaitu terdapat Kantor Gubernur Propinsi Jawa Tengah atau "*Provincie Midden Java*" yaitu gedung maha besar yang oleh wisatawan disebut "*Het Groote huis*" dan dikalangan penduduk pribumi disebut Gedung Papak yang didirikan tahun 1854. Di sebelah timur Kali Semarang terdapat kantor Maskapai Perdagangan Belanda (*Nederlandsche Handel Maatschappij*) dan bangunan-bangunan lain di sepanjang jalan Westerwalstraat atau sekarang Jl. Mpu Tantular. Sedangkan aktifitas disisi kanan kiri Kali Semarang berupa kegiatan bongkar muat perahu, tepatnya di depan gedung maskapai Perdagangan Belanda (sekarang Gedung Bank Mandiri ex EXIM) yang didirikan pada abad XX.

Pada jalan Westerwalstraat (Jl. Mpu Tantular) sebelah selatan terdapat bangunan gedung Kantor Advokad, PTP XV, Kantor Rajawali Nusindo yang menghadap ke sungai, yang merupakan pula wakil bangunan dari abad XX, dimana di depannya terdapat ruang terbuka berupa taman sebagai pengikat antara visual Kali Semarang dan fasade bangunan. Pada Gedung sebelah Barat Kali Semarang yang merupakan Gedung Papak, juga mempunyai taman disamping Kali Semarang yang digunakan sebagai aktifitas publik ,tetapi pada tahun 1954 gedung tersebut musnah terbakar.

Diseberang utara gedung tersebut terdapat kediaman resmi Gubernur VOC untuk kawasan pantai Tenggara Pulau Jawa. Gedung tersebut diberi nama "*Vrijheid*" atau istana merdeka. Pada perkembangannya kemudian menjadi Rumah Sakit Militer, kemudian berubah lagi menjadi Kantor Pajak dan

Pendapatan Gupernemen. Tepat di depan gedung ini, terdapat sebuah taman yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat setempat sebagai salah satu fasilitas rekreasi tepi sungai .



Gambar 20: Area Bongkar Muat Perahu.
(Sumber : Semarang Deeld Van eer Stad, 1995, hal 20)

C.Periode 1942-2003

Selama masa perang Dunia II, VOC sudah tidak berkuasa lagi, tetapi dikuasai oleh Jepang dan Semua kegiatan diarahkan untuk kebutuhan militer Jepang. Setelah Merdeka, Wilayah Kota lama Semarang mulai dimanfaatkan kembali untuk kegiatan perkantoran dan perdagangan. Namun karena pendangkalan yang terjadi di Kali Semarang akibat limbah-limbah dan sampah, membuat jalur transportasi air melalui Kali Semarang tidak bisa dijalankan. Selain itu, munculnya PKL-PKL di tepi Kali Semarang yang tidak berorientasi terhadap kali Semarang telah merancukan konsep "*waterfront*" pada daerah tersebut. Orientasi bangunan kolonial di tepi Kali Semarang terhalangi/terputus oleh visualisasi bangunan PKL-PKL di sebelah selatan Jl. Mpu Tantular dan toko-toko yang berada di Jl. Sleko. Wilayah untuk daerah bongkar muat yang dahulu terdapat di depan gedung Bank Mandiri ex EXIM telah menjadi area PKL-PKL tersebut.

Banyaknya gedung-gedung tua di daerah Kota Lama dalam kondisi kosong dan rusak menambah pula masalah tersebut. Masalah ini semakin parah akibat terjadinya rob di wilayah tersebut. Sehingga muncul ide-ide untuk menyelamatkan "*The Little Netherlands*" ini, yaitu dengan membangun polder-polder di beberapa titik kawasan tersebut dan meninggikan jalan-jalan umum untuk menaggulangi banjir. Salah satu polder yang sudah dibangun terletak di depan Stasiun Tawang .

4.2. JEJAK BATAS-BATAS KOTA BENTENG SEKARANG

Menurut sejarah, kawasan pusat kota lama Semarang dahulu merupakan kota benteng dengan batas-batas sekarang adalah sebagai berikut : (Seri Kajian Ilmiah No.6 : "Penertiban Teknologi dan Konservasi Perkotaan,1996)

- Sebelah barat Jl. Mpu tantular.
- Sebelah timur JL. Cendrawasih.
- Sebelah selatan Jl. Sendowo.
- Sebelah utara Jl. Merak.

Benteng ini mempunyai mempunyai 3 pintu gerbang yaitu sisi sebelah barat yang merupakan gerbang utama berada di dekat Jl. Mberok, Sebelah timur di ujung Jl. Raden Patah- Karang Bidara dan sebelah selatan di ujung Jl. Suari menuju ke Pekojan. Setelah benteng dihancurkan dan Stasiun Tawang dibangun, pintu utama menuju kawasan menjadi 4 yaitu ditambah dengan bagian utara Jl. Perkutut.

Elemen-elemen pembentuk image kawasan Kota Lama berdasarkan Teori Elemen pembentuk Ruang kota (Kevin Lynch, 1960) antara lain:

4.2.1. Landmark

Landmark Kota Lama Semarang antara lain :

1. Gereja Blenduk di Jl. Letjen Suprpto

Merupakan landmark utama Kota Lama Semarang dan memiliki referensi point sebagai bangunan yang menarik

2. Gedung Marba di Jl. Letjen Suprpto

Memiliki lokasi yang sangat strategis dan seolah-olah merupakan batas/pintu masuk kearah Kota Lama, Semarang

3. Jembatan Berok di Jl.Mpu Tantular

Dahulu merupakan sarana transportasi dan daerah keramaian di kota Lama. Merupakan akhir/batas dari Kota lama yang kaya akan bangunan-bangunan kuno dengan komposisi arsitektur yang menarik yang memanjang dari Gedung PT Djakarta Lloyd hingga gedung Kantor PTP yang terletak diujung Jalan Kepodang.

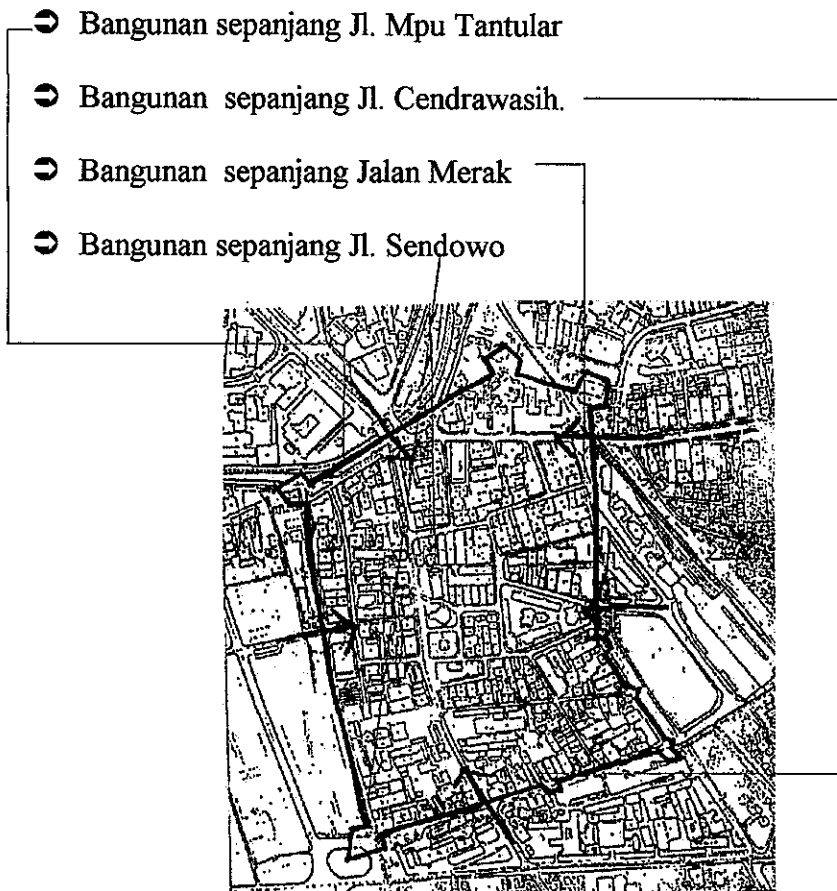
4. Gedung Asuransi Jiwasraya di Jl. Letjen Suprpto

5. Taman Paradeplein di Jl.Letjend. Suprpto

Memiliki nilai sejarah yang menyangkut fungsinya sebagai lapangan parade pada masa penjajahan Belanda

4.2.2. Edges

yaitu ujung tepi dari matriks atau kawasan. Edges pada kawasan ini antara lain :



Gambar 21: Posisi edges di kawasan Kota Lama Semarang.
(Sumber : Semarang Deeld Van eer Stad, 1995, hal 20)

4.2.3. Path

Merupakan elemen linier yang membentuk ruang kota. Ruang Linier ini dapat berupa jalan setapak, pedestrian, jalan kendaraan, sungai dll.

Path pada kawasan ini antara lain :

- Sepanjang Jl. Letjen Suprpto sebagai axis/sumbu utama kawasan
- Kali Semarang, merupakan potensi alam yang berpengaruh pada penataan urban desain

4.2.4. District

Merupakan area spesifik yang dapat diidentifikasi batas-batasnya secara fisik.

District di kawasan Kota Lama antara lain:

➡ Tangsi Militer (Stailan)

Tangsi militer ini merupakan suatu distrik karena mempunyai spesifikasi khusus yang membedakannya dengan kawasan disekitarnya.

➡ Yayasan Kanisius,Susteran dan Gereja Gedangan

➡ Kantor Satlantas

➡ Pertokoan Jl.Cendrawasih

4.2.5. Nodes

Merupakan area yang menjadi pusat aktivitas dimana orang dapat merasakan perubahan aktivitas dari suatu struktur ruang ke struktur ruang yang lain.Misalnya tempat transportasi berhenti,pusat kegiatan bisnis,ujung jalan,dan sebagainya.

Nodes pada kawasan ini antara lain :

➡ Perempatan Jalan Ronggowarsito

➡ Perempatan Jembatan Berok

4.3. LETAK DAN LUAS KAWASAN

Kawasan Kota Lama Semarang terletak pada:

- Kecamatan : Semarang Utara
- Kelurahan : Bandarharjo
- Batas wilayah :
 - Sebelah Utara : Stasiun Kereta Api Tawang
 - Sebelah Timur : Jalan Ronggowarsito
 - Sebelah Selatan : Jalan Haji Agus Salim

- Sebelah Barat : Jalan Mpu Tantular-Kali Semarang
- Ketinggian bangunan berkisar antara 1 hingga 3 lantai
- BC Bangunan 60% - 85%
- Luas kawasan perencanaan kurang lebih 18,51 ha
- Luas kawasan terbangun kurang lebih 18,15 ha
- FAR bangunan berkisar antara lain:

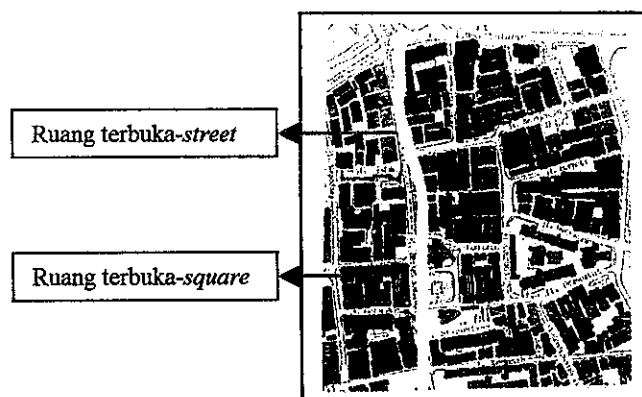
*1 lantai – 30% *3 lantai – 3%

*2 lantai – 65% *4 lantai – 2 %

4.4. KONDISI FISIK KAWASAN

4.4.1. Tinjauan Solid-Void Area Kawasan Penelitian

Dilihat dengan teori figure-ground, maka dapat diketahui tekstur yang terjadi pada kawasan Kota Lama adalah sebagai berikut:



Gambar 22: Peta Solid-Void pada Kawasan Kota Lama
(Sumber :RTBL Kota Lama)

Dari gambar diatas dapat diketahui ruang-ruang terbuka yang terjadi yang dimanfaatkan sebagai ruang publik diantara bangunan-bangunan baik yang permanen maupun tidak permanen yang berada disekitar kawasan.

Elemen void dapat dibedakan menjadi 2,yaitu:

➤ Internal void

Adalah ruang terbuka dalam lingkup suatu bangunan. Kualitas internal void ini dapat dipengaruhi oleh konfigurasi bangunan serta keunikan dari fasade interior bangunan yang melingkupinya. Antara lain berada di:

- ➔ Ruas Jl. Ronggowarsito, terdapat pada Kompleks Susteran Gedangan
- ➔ Ruas Jl. Letjend Suprpto, terdapat pada Hotel Jansens, Kantor Satlantas, Gedung Jiwasraya.

➤ Eksternal void

Adalah ruang terbuka diluar lingkup satu bangunan. Kualitas space yang ditimbulkan dipengaruhi oleh fasade dari bangunan yang melingkupinya. Antara lain berada di: Gereja Blenduk, Gedung Jiwasraya.

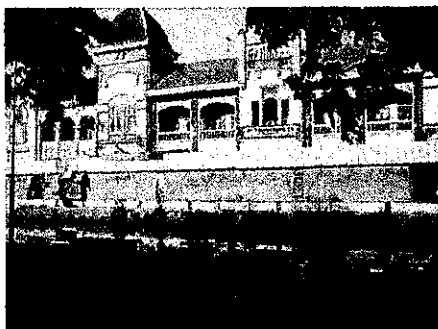
A. BANGUNAN DI AREA SEGMENT TERPILIH, ANTARA LAIN:

Lokasi 7

Th. 1878-1880 : Gedung tonil (Sociteit de Harmony).

Th. 1880-1960 : Kantor Nederland Handel Maatschappij.

Th. 1960-sekarang : Kantor Cabang Bank Exim, Semarang.



Gambar 23: Gudang Farmasi PT. Rajawali Nusindo dan Kantor Pelayaran Samudra
(Sumber : Observasi Lapangan, 2003)

Lokasi 32

Th.1845-1964 :Kantor Pelayaran Samudra (SMN)

Th. 1964-sekarang :Kantor Pelayaran Samudra PT.Djakarta Lloyd

Lokasi 27

Th.....-1960 :Kantor Dagang Oei Tiong Ham Concern

Th.1960-sekarang :Kantor PUPN,Aswindo Graha,Kantor Bersama Argo Puro
dan Notaris Roekiyanto

Lokasi 28

Th.....-1960 :Kantor Dagang Oei Tiong Ham Concern

Th.1950-1994 :Kantor dan gudang PT.Rajawali Nusindo

sekarang :Gudang farmasi PT.Rajawali Nusindo

Lokasi 26 (Jl.Letjend.Suprpto 7)

dahulu :Kantor Telepon

sekarang :Kantor Pelayanan Jasa komunikasi

Lokasi 33

dahulu :Kantor Pengadilan Negeri khusus mengadili rakyat non Eropa

sekarang :kosong

Lokasi 18 (Jl.Letjend.Suprpto no.23-25)

Th.1921-1972 :Kantor Asuransi NILLMY

Th.1972-1984 :Kantor PT.Perusahaan Pertanggungan Djiwa Sejahtera

sekarang :Kantor Asuransi Jiwa Sraya

Lokasi 23. GEDUNG MARBA (Jl.Letjend.Suprpto no.33)

Th.....-1932 :Toko

Th.1932-..... :Kantor EMKL, Delima Group, Panin Bank ,CV.Tri
Prasetya,CV.Duta Mitra Utama

sekarang :Gudang dan Kantor PKP (Partai Keadilan dan Persatuan)

Lokasi 29

dahulu :Kantor Maclin Watson & Co

sekarang :Biro Arsitek Pembangunan NV

Lokasi 30

Th.1787-1851 :Stadhuis.(balaikota,4/10/1851 terbakar)

Th.1858-..... :NV Drukkerij GCT, Van Dorp & Co

sekarang :Kantor Dinas Sosial dan Percetakan Karya Nusantara

Lokasi 15

dahulu :Paradeplein

sekarang :Taman Srigunting

Lokasi 34.HOTEL JANSEN

dahulu,sebelum 1857 :Losmen du Pavillion,Losmen Heeren-Hotel Jansen

sekarang :undevelop land

B. RUANG TERBUKA DI PENGKAL JL.LETJEND.SUPRAPTO,ANTARA LAIN:

A.Taman Srigunting (dahulu Paradeplein)

☒ Bentuk ruang :Plaza

☒ Tipologi bentuk:Persegi empat

☒ Elemen pengisi:

a.Hard Material : Paving

b.Soft Material :Rumput dan sedikit vegetasi

UPT-PUSTAK-UNDIP

c. Street Furniture: Pagar pembatas rantai, lampu, rambu, pot tanaman.

- ☑ Daya tarik: Dikelilingi oleh bangunan konservasi, seperti Gereja Blenduk dan konfigurasi bangunan kolonial lain disekitarnya. (antara lain: Gedung H. Spiegel, Gedung Marba, Gedung Asuransi Jiwasraya, dll)
- ☑ Akses (taman bebas dari kendaraan bermotor): Jl. Letjend Suprpto, Jl. Perkutut dan Jl. Srigunting.
- ☑ Tidak optimal, karena dirancang sebagai taman aktif tetapi pemanfaatannya tidak sesuai dengan perencanaan.
- ☑ Aktivitas didalamnya tidak menunjang/kontekstual dengan kawasan. Tempat berkumpul gelandangan dan pemulung.



Gambar 24: Taman Srigunting yang kurang berfungsi optimal baik sebelum renovasi (kiri) maupun sesudah renovasi (kanan). (Sumber : Observasi lapangan, 2004)

B. Ruang terbuka jalan depan Satlantas Semarang

- ☑ Bentuk ruang : Street/Jalan
- ☑ Tipologi bentuk: Linier
- ☑ Elemen pengisi:

a. Hard Material : Jalan paving dan jalur pedestrian disatu sisi (utara)

b. Street Furniture: Lampu, rambu, pot tanaman, pulau/pembatas jalan

- ☑ Akses : Jl. Letjend. Suprpto

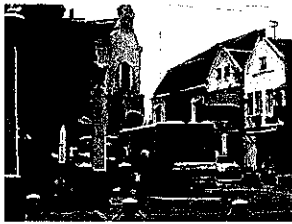


Gambar 25: Dimensi jalan dan trotoar didepan Satlantas tidak seimbang dengan kebutuhan.(Sumber :Observasi lapangan,2004)

C.Pedestrian di Jl.Letjend Suprpto Semarang

- ☒ Bentukkan ruang :Pedestrian
- ☒ Tipologi bentuk:Linier
- ☒ Elemen pengisi:
 - a.Hard Material : beton
 - b.Soft material: pohon,sedikit rumput.
 - c.Street Furniture:Lampu,rambu,signage,bak sampah
 - d.properti:bangku PKL
- ☒ Akses :tidak tersedia di sepanjang Jl.Letjend.Suprpto,hanya bagian tertentu saja.
- ☒ Mengganggu kenyamanan dan keamanan pejalan kaki
- ☒ Digunakan untuk area parkir baik kendaraan pribadi,motor maupun kendaraan berat.

**FASADE BANGUNAN DI PENGAL JL.LETJEND.SUPRAPTO-JL.RONGGOWARSITO
KAWASAN KOTA LAMA,SEMARANG**



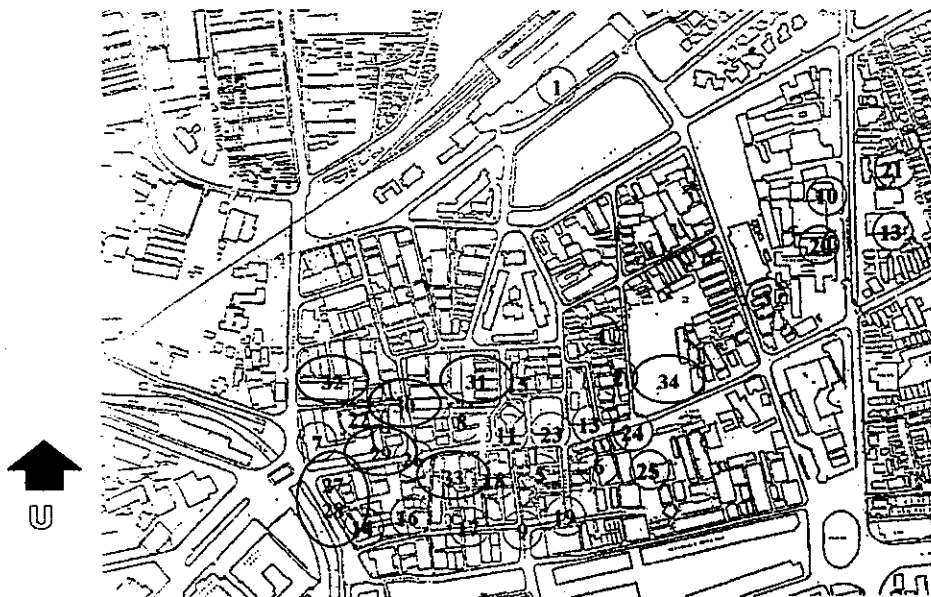
2.Kantor ex.der Spiegel



15.Taman Paradeplein
/Srigunting dengan latar
belakang Gereja Blenduk



11.Gedung Asuransi
PT.Jiwasraya



Gambar 26: Peta Lokasi-Fungsi Bangunan Kawasan Kota Lama
(Sumber :RTBL Kota Lama)



24.Kantor Perusda Aneka Jasa Niaqa



23.Marba (De Ziekel)



1.Stasiun Tawang



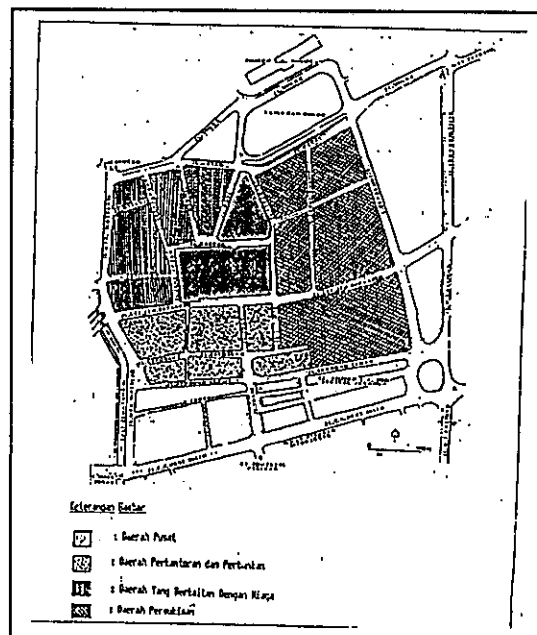
20.Kompleks Susteran Fransiskan

4.4.2. Tinjauan Fungsi Bangunan dan Ruang Terbuka Area Penelitian

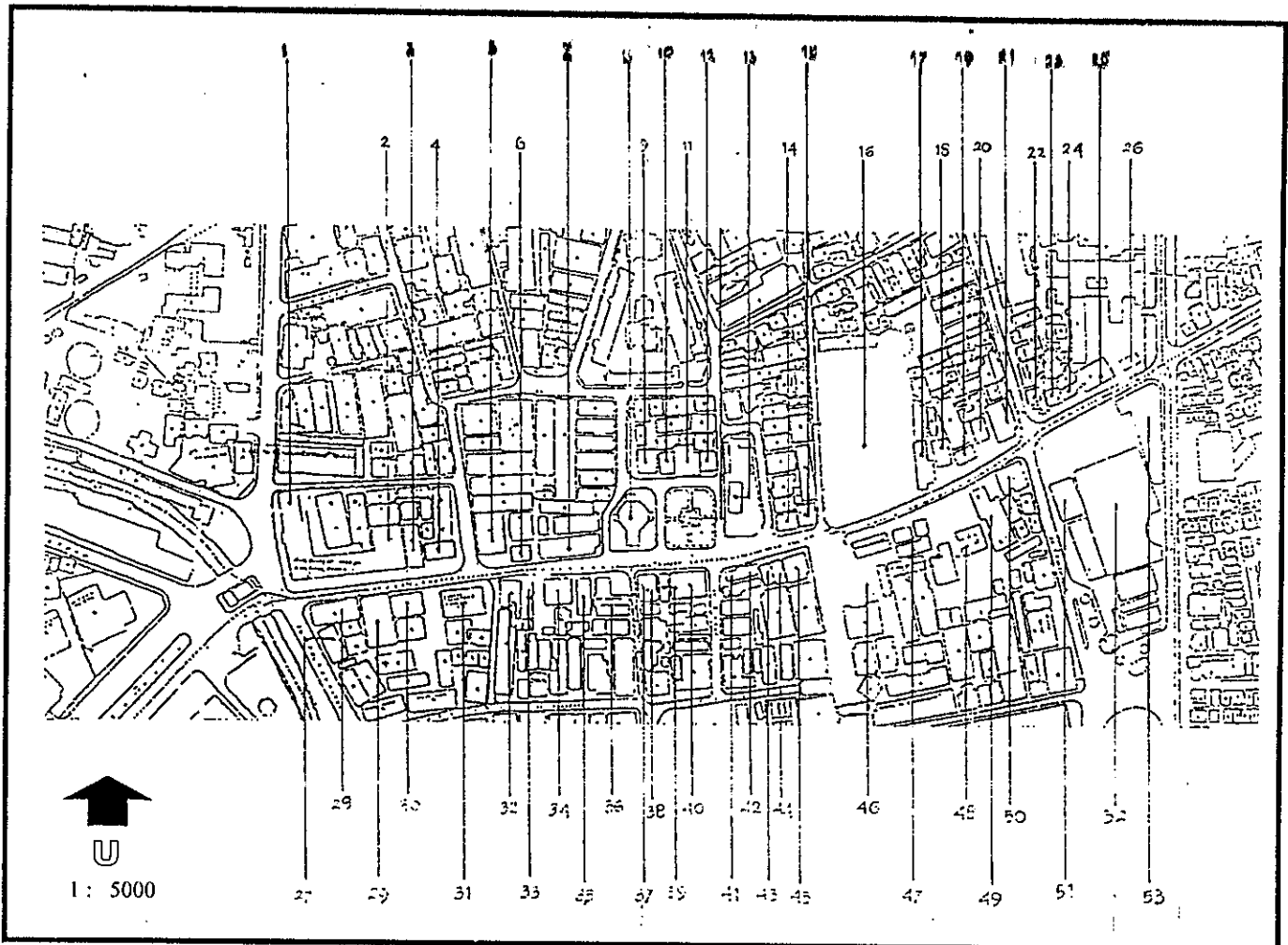
Peruntukan Lahan

Dilihat dari segi kegiatan yang ada pada kawasan, maka kawasan ini termasuk kedalam distrik perdagangan dan jasa. Jika dilihat dalam skala makro, ruang terbuka kota yang akan diteliti merupakan bagian dari Kota Lama yang merupakan distrik konservasi, sehingga dalam penelitiannya tidak terlepas dari keberadaan Kota Lama, karena merupakan bagian dari penataan Kota Lama secara makro.

Secara fisik, kawasan penataan adalah bagian dari koridor perdagangan yang berhubungan dengan pusat perdagangan spesifik Pasar Johar, Fasilitas publik Stasiun Tawang, dan Area Landmark Kawasan yaitu Gereja Blenduk. Berdasarkan RTBL Kawasan Kota Lama Semarang, kawasan penelitian termasuk dalam segmen IV, yaitu sebagai kawasan perdagangan dengan peruntukan lahan bagi perkantoran, komersial, pedestrian, retail dan PKL





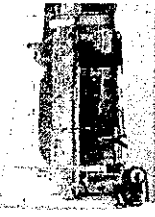


Gambar 27. Land Use Kawasan Kota Lama (RTBL Kota Lama)





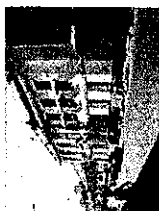
**KETERANGAN:**

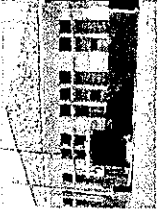
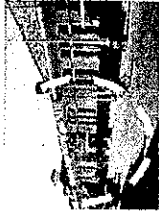
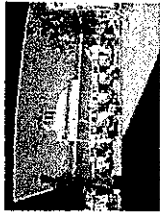


- | | | |
|--|---------------------------------|--|
| 1. Bank Mandiri | 21. Kantor CV.Aneka Diesel | 41. Kantor CV.Gedung Ragam |
| 2. Kantor PT.BGR (Bhanda Ghara Reksa) | 22. Bengkel motor/pengetikan | 42. Percetakan Saka Aksara |
| 3. Gudang barang bekas | 23. Bengkel sepeda motor | 43. Rumah Tinggal |
| 4. Gereja Bethel Indonesia (GBI) | 24. Rumah Penduduk | 44. Toko Multi Jaya |
| 5. Ex.Van Dorp (gedung kosong) | 25. Rumah Penduduk | 45. Kantor Perusda Aneka Jasa Niaga-PP.Tunggal |
| 6. Gedung kosong | 26. Yayasan Kanisius Pusat | 46. Kantor Satlantas |
| 7. Kantor ITC,Kantor GINSI,Kantor GPEI | 27. PTP Perkebunan V | 47. Asrama Polsekta Semarang Utara |
| 8. Gereja Blenduk | 28. Kantor Notaris | 48. Kantor Polsekta Semarang Utara |
| 9. Rumah Tinggal | 29. Kantor PT.Fadjar Bakti Smg | 49. Wartel,MM Cellular |
| 10. Ruko | 30. Bank NISP | 50. Rumah Sarang walet |
| 11. Ruko | 31. Kantor Telekomunikasi | 51. Biro wisata Kaisa Rossie |
| 12. Kantor Samudera Indonesia Group | 32. Ex Ged. Maclin Watson & Co | 52. Tanah Kosong |
| 13. Taspen/Gedung BTPN | 33. Kantor PT.Juta Rasa Abadi | 53. Ruko |
| 14. Moon Gallery (ex der Spiegel) | 34. Ex Gedung Pengadilan Negeri | |
| 15. Toko Surya | 35. Rumah Tinggal/asrama | |
| 16. Undevelop Land (ex Hotel Jansen) | 36. PT.Asuransi Jiwa Sraya | |
| 17. Bengkel mobil "Sedjati" | 37. Tanah Kosong | |
| 18. Rumah kosong | 38. Warung sate B29 | |
| 19. Rumah kosong (ex gudang tembakau) | 39. Rumah Penduduk | |
| 20. Hotel Raden Patah | 40. Gudang & Kantor PKP (Marba) | |





Gambar 28: Fungsi bangunan dikoridor Jl.Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito sekarang

SEGMENT 1 – BANGUNAN DARI JEMBATAN BEROK-GEREJA BLENDUK






NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
1	BANK MANDIRI	Jl.Letjend.Suprpto no.19	Kantor Cabang Bank Mandiri, Semarang	Senin-Jumat Senin-Sabtu Senin-Sabtu	-Menabung -Melayani Nasabah -Cleaning Service & security	08.00-15.00 07.00-16.00 07.00-17.00	Ke arah Barat (Menghadap Jl.Mpu Tantular)	
2	KANTOR PT.BGR (Bhanda Ghara Rekso)	Jl.Letjend.Suprpto no.22	Kantor Pelayanan Manajemen Logistik	Senin-Sabtu	-Kegiatan Kantor -Cleaning Service & security	08.00-17.00 07.00-17.00	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
3	GUJANG BARANG BEKAS	Jl.Letjend.Suprpto no.24	Gudang Penampungan kardus dan barang rongsokan	Senin-Minggu	Bongkar Muat Barang	07.00-17.00	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
4	GEREJA BETHEL	Jl.Letjend.Suprpto no.26	Tempat beribadat umat Kristen	Minggu	-Beribadah -Pertemuan Rutin	07.00-10.00 16.00-19.00	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
5	EX.VAN DORP	Jl.Letjend.Suprpto no.28	kosong	-	-	-	Ke arah Barat (Menghadap Jl.Branjangan)	




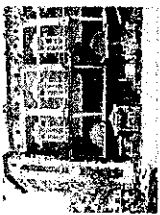

NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
6	GEDUNG KOSONG	Jl.Letjend.Suprpto	-	-	-	-	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
7	KANTOR ITC, GINSI, GPEI	Jl.Letjend.Suprpto no.30	Kantor Ekspor- Impor	Senin-Jumat	-Kegiatan Kantor -Cleaning Service & security	08.00-16.00 07.00-17.00	Ke arah Tenggara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
8	GEREJA BLENDUK/GPIB (Gereja Pantekosta Indonesia Barat)	Jl.Letjend.Suprpto no.32	Tempat beribadat umat Kristen	Senin Kamis-Minggu	Kegiatan peribadatan dan cleaning service	06.00-19.00	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
9	RUMAH PENDUDUK	Jl.Srigunting	Rumah tinggal	Senin-Minggu	Rumah tangga	24 jam	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Srigunting)	
10	KANTOR NOTARIS (Advocat Tedjo Raharjo, SH, PPAT Roekiyanto, Redaksi Reflecta, Koperasi Pemusaha dan pengemudi angkutan Semarang Perjuangan)	Jl.Letjend.Suprpto	Kantor yang berhubungan dengan notaris, Redaksi Reflecta dan Koperasi	Senin-Jumat	Kegiatan Kantor Dan pelayanan umum	08.00-19.00	Ke arah Barat Laut (Menghadap Jl.Mpu Tantular	





NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	BANGUNAN	BANGUNAN	KELOMPOK	WAKTU	KELOMPOK	FOTO
11	KANTOR PT.FADJAR BAKTI	Jl.Letjend. Suprpto no.3	-	-	-	-	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
12	BANK NISP	Jl.Letjend. Suprpto No.5	Kantor Cabang Bank NISP, Semarang	Senin-Jumat Senin-Sabtu Senin-Sabtu	-Menabung -Melayani Nasabah -Cleaning Service & security	08.00-15.00 07.00-16.00 07.00-17.00	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
13	KANTOR TELEKOMUNIKASI	Jl.Letjend. Suprpto no.7	Kantor pelayanan Telekomunikasi	Senin-Jumat	Melayani pembayaran telepon, pengaduan dan wartel	08.00-17.00	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
14	EX.GED.MACLIN WATSON & CO	Jl.Letjend. Suprpto	kosong	-	-	-	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
15	KANTOR PT.JUTA RASA ABADI	Jl.Letjend. Suprpto	kosong	-	-	-	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	

NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
16	EX GEDUNG PENGADILAN NEGERI	Jl.Letjend.Suprpto no.19	-	-	-	-	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
17	RUMAH TINGGAL/ ASRAMA	Jl.Letjend.Suprpto no.21	Tempat tinggal/ pemukiman	Senin-Minggu	Rumah Tangga	24 jam	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
18	PT.ASURANSI JIWA SRAYA	Jl.Letjend.Suprpto no.23-25	Kantor Asuransi	Senin-Jumat	Pelayanan Asuransi jiwa	08.00-16.00	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
19	WARUNG SATE B 29	Jl.Letjend.Suprpto no.29	Tempat makan/restoran sate dan gulai	Senin-Minggu	-melayani pengunjung -Kegiatan persiapan dan memasak -kebersihan	08.00-19.00 07.00-20.00 07.00-20.00	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	




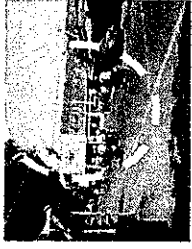

SEGMENT 2 - BANGUNAN DARI TAMAN SRIGUNTING – KANTOR SATLANTAS

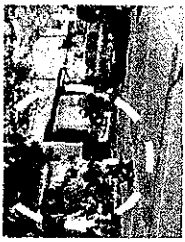
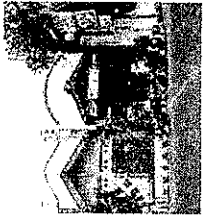
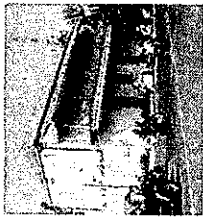
NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
1	RUKO	Jl. Srigunting	Rumah dan Toko	Senin-Jumat	Kegiatan Rumah Tangga dan komersial	24 jam	Ke arah Selatan (Menghadap Jl. Srigunting)	
2	KANTOR SAMUDERA INDONESIA GROUP	Jl. Srigunting	Kantor Ekspedisi	Senin-Sabtu	-Kegiatan Kantor -Cleaning Service & security	08.00-17.00 07.00-17.00	Ke arah Selatan (Menghadap Jl. Srigunting)	
3	TASPEN/GEDUNG BTPN	Jl. Lejend. Suprpto	Kantor Cabang BTPN/Taspen	Senin-Jumat Senin-Sabtu Senin-Sabtu	-Menabung -Melayani Nasabah -Cleaning Service & security	08.00-15.00 07.00-16.00 07.00-17.00	Ke arah Selatan (Menghadap Jl. Lejend. Suprpto)	
4	MOON GALLERY (EX DER SPIEGEL)	Jl. Srigunting no. 12A	Menjual barang kerajinan/ souvenir	Senin-Sabtu	-Kegiatan komersial	08.00-17.00	Ke arah Barat Daya (Menghadap Jl. Lejend. Suprpto)	
5	TOKO SURYA	Jl. Lejend. Suprpto no. 34	Kedai makanan dan kerajinan	Senin-Sabtu	-Kegiatan komersial	08.00-17.00	Ke arah Selatan (Menghadap Jl. Lejend. Suprpto)	

NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
6	UNDEVELOP LAND (EX HOTEL JANSEN)	Jl.Letjend.Suprpto	Sudah tidak ada,berubah fungsi menjadi tempat penyimpanan kendaraan rusak dari Satlantas	-	-	Sewaktu-waktu	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
7	BENGKEL MOBIL SEDIATI	Jl.Letjend.Suprpto no.40	Memperbaiki kendaraan	Senin-Sabtu	-Kegiatan Service -Jual beli barang onderdil	09.00-17.00 09.00-17.00	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
8	RUMAH PENDUDUK	Jl.Letjend.Suprpto no.42	Rumah Tinggal	Senin-Minggu	Rumah tangga	24 jam	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
9	GUDANG & KANTOR PKP (MARBA)	Jl.Letjend.Suprpto no.33	Gudang dan Kantor Partai Keadilan dan Persatuan	Senin-Jumat	-Kegiatan Kantor -Bongkar muat -Pertemuan Rutin	08.00-16.00 08.00-17.00 15.00-19.00	Ke arah Timur Laut (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
10	KANTOR CV.GEDUNG RAGAM	Jl.Letjend.Suprpto no.35	Kantor Pelayanan	Senin-Sabtu	-Kegiatan perkantoran -Cleaning Service & security	08.00-16.00 08.00-17.00	Ke arah Barat Laut (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	






NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
11	PERCETAKAN SAKA AKSARA	Jl.Letjend.Suprpto no.37	Kantor percetakan	Senin-Sabtu	-kegiatan mencetak -bongkar muat barang - Cleaning Service	08.00-15.00 08.00-16.00 07.00-17.00	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
12	TOKO MULTI JAYA	Jl.Letjend.Suprpto no.41	Toko peralatan/ Persewaan mesin-mesin	Senin-Sabtu	-Kegiatan Jual-beli-sewa -Cleaning Service & security	09.00-17.00 08.00-17.00	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
13	KANTOR PERUSDA ANEKA JASA NIAGA-PP.TUNGGAL	Jl.Letjend.Suprpto no.43	kosong	-	-	-	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
14	KANTOR SATLANTAS	Jl.Letjend.Suprpto no.26	Kantor Pelayanan perijinan yang berkaitan dengan kendaraan	Senin-Jumat	-Kegiatan kantor -Parkir diarea publik maupun privat -Cleaning service & security	08.00-15.00 08.00-17.00 07.00-17.00	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	



SEGMENT 3 - BANGUNAN DARI KANTOR SATLANTAS - PEREMPATAN JL.CENDRAWASIH

NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
1	RUMAH KOSONG	Jl.Letjend.Suprpto no.44	-	-	-	-	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
2	RUMAH KOSONG (EX. GUDANG TEMBAKAU)	Jl.Letjend.Suprpto no.46	-	-	-	-	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
3	HOTEL RADEN PATAH	Jl.Letjend.Suprpto no.48	Penginapan	Senin-Minggu	-Melayani tinggal sementara	24 jam	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
4	KANTOR CV ANEKA DIESEL	Jl.Letjend.Suprpto no.50	Menjual mesin-mesin	Senin-Sabtu	-melayani penjualan alat-alat /yang berkaitan dengan diesel	09.00-17.00	Ke arah Timur (Menghadap Jl.Cendrawasih)	
5	ASRAMA POLSEKTA SEMARANG UTARA	Jl.Letjend.Suprpto	Tempat tinggal /pemukiman	Senin-Minggu	Rumah Tangga	24 jam	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	

NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
6	KANTOR POLSEKTA SEMARANG UTARA	Jl.Letjend.Suprpto no.57	Kantor Pelayanan kepolisian	Senin-Minggu	-Melayani keamanan dan pelayanan masyarakat wilayah Semarang Utara	24 jam	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
7	WARTEL,MM CELLULAR	Jl.Letjend.Suprpto no.59	Menjual,mereparasi handphone	Senin-Sabtu	-Melayani pembeli -mereparasi handphone	09.00-17.00	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
8	RUMAH SARANG WALET	Jl.Letjend.Suprpto	Tempat beternak burung walet	-	-Memanen hasil ternak -membersihkan sarang	Tidak tentu	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	

SEGMENT 4 - BANGUNAN DARI PEREMPATAN JL.CENDRAWASIH – PEREMPATAN JL.RONGGOWARSITO

NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
1	BIRO WISATA KAISA ROSSIE	Jl.Letjend.Suprpto	Melayani paket perjalanan wisata	Senin-Sabtu	-Pelayanan perjalanan wisata	09.00-18.00	Ke arah Barat (Menghadap Jl.Cendrawasih)	
2	TANAH KOSONG	Jl.Letjend.Suprpto	-	-	-	-	Ke arah Utara (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
3	RUKO	Jl.Letjend.Suprpto	Menjual barang keperluan sehari-hari	Senin-Sabtu	Menjual barang keperluan sehari-hari	08.00-21.00	Ke arah Timur (Menghadap Jl.Ronggowarsito)	
4	BENGKEL MOTOR/PENGETIKAN	Jl.Letjend.Suprpto	Memperbaiki sepeda motor dan melayani pengetikan skripsi	Senin-Minggu	Memperbaiki sepeda motor dan melayani pengetikan skripsi	24 jam	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	
5	BENGKEL SEPEDA MOTOR	Jl.Letjend.Suprpto no. 52C	Memperbaiki sepeda motor	Senin-Sabtu	Memperbaiki sepeda motor	09.00-17.00	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend.Suprpto)	

NO	NAMA BANGUNAN	LOKASI	FUNGSI BANGUNAN	INTENSITAS BANGUNAN	AKTIVITAS	WAKTU	ORIENTASI	FOTO
6	RUMAH PENDUDUK	Jl.Letjend. Suprpto no. 52E	Tempat tinggal	Senin-Minggu	Rumah Tangga	24 jam	Ke arah Selatan (Menghadap Jl.Letjend. Suprpto)	
7	YAYASAN KANISIUS PUSAT	Jl.Letjend. Suprpto no. 54	Melayani kegiatan Yayasan Kanisius dan Susteran Gedangan	Senin-Minggu	Rumah Tangga	24 jam	Ke arah Timur (Menghadap Jl.Ronggowarsito)	

◆ RUANG TERBUKA

A.JALAN (*Street*)

Jalan merupakan jenis ruang terbuka dengan tipe memanjang. Jl. Letjend. Suprpto sebagai koridor utama dimana terdapat bangunan-bangunan yang menjadi *landmark* kota lama, terdapat susunan pola massa dan ruang (solid-void) yang saling berkaitan. Dari fenomena ini, Kawasan penelitian digolongkan kedalam *Corridor open space* yaitu bentuk ruang terbuka yang mempunyai fungsi untuk pergerakan dan transportasi untuk mobilitas kota. Selain itu juga bisa berfungsi sebagai tempat pemberhentian atau tempat orientasi yang merupakan satu kesatuan dengan sistem sirkulasi. *Corridor open space* berfungsi sebagai akses publik atau fasilitas umum. Karakter koridor terbentuk dari perbandingan elemen pembentuknya serta perbandingan dengan skala manusia.

Dari observasi dilapangan, didapatkan ada perbedaan dimensi lebar jalan pada segmen I sampai dengan segmen IV. Pada segmen I, lebar jalan ± 12 m, kemudian beralih ke segmen II dengan kondisi jalan patah-patah/zig-zag akibat dari kemunduran dan penonjolan bangunan serta adanya aktivitas parkir, jalan mengalami penyempitan menjadi hanya ± 8 m, begitu pula segmen III. Pada segmen IV lebar jalan 12 m tetapi dibagi 2 jalur sehingga pergerakan relatif padat dan lambat, apalagi dengan adanya traffic light diperempatan Jl. Ronggowarsito.

Hal ini mempengaruhi **perhubungan dan pergerakan** dalam kawasan. Pengaturan sirkulasi satu arah menyebabkan pencapaian dari nodes Jl. Ronggowarsito sampai Jembatan Berok timbul kesesakan pada titik-titik tertentu karena ada keterkaitan antara fungsi bangunan dan aktivitas ruang

disekitarnya. Demikian pula halnya dengan kegiatan sarana transportasi lebih didominasi oleh angkutan umum (bus, omprengan) dan becak. Volume kendaraan rata-rata 80-100 kendaraan/jam. Walaupun ada beberapa kendaraan pribadi yang melintas, tapi tidak terlalu mendominasi karena sedikitnya bangunan perkantoran/perdagangan yang sangat aktif kecuali Satlantas.

Jaringan jalan utama yang cukup padat dilalui kendaraan terutama pada siang hari adalah Jl. Letjen Suprpto, Jl. Mpu Tantular, Jl. Merak dan Jl. Cendrawasih. Namun akses menuju koridor sangat didominasi oleh akses dari Jembatan Berok (ujung Jl. Pemuda dan Jl. Letjen Suprpto), terutama dikarenakan pengaturan sirkulasi satu arah di kawasan ini. Sistem linkage semacam ini menyebabkan akses utama menuju koridor ini hanya dapat diakses dari satu sisi saja. Tidak banyak pengguna yang memanfaatkan jalan lingkungan untuk menuju koridor kawasan ini. Perbedaan moda transportasi antara masa lalu dengan masa sekarang menyebabkan linkage/ hubungan menuju koridor Jl. Letjen. Suprpto menjadi terpusat dari satu arah, terlebih lagi dengan sepihnya aktivitas hunian dan komersial di kawasan Kota Lama.

Sebenarnya dalam konteks **Elemen linkage visual**, pencapaian menuju bangunan dan ruang terbuka di koridor ini dapat ditempuh dari beberapa jaringan jalan yang berbeda. Secara konseptual, dapat dirasakan bahwa jaringan-jaringan jalan yang menuju koridor menempatkan keberadaan bangunan dan ruang terbuka sebagai suatu vista yang menarik dan menimbulkan rasa ingin melihat lebih dekat. Koridor alternatif menuju massa solid-void sepanjang koridor utama

adalah Jl. Cendrawasih, Jl. Kedasih, Jl. Perhutut, Jl. Garuda, Jl. Branjangan, Jl. Suari, Jl. Jalak dan Jl. Ronggowarsito.

Elemen linkage struktural yang dapat dilihat dengan jelas adalah keberadaan koridor Jl. Letjend. Suprpto sebagai koridor inti dari kawasan Kota Lama dimana merupakan skeleton yang menciptakan framework dominan dalam menghidupkan kawasan Kota Lama.

No	Nama Jalan	Lebar (m)	Radius (m)	Luas (m ²)
1	Jl. Letjend. Suprpto	8	628	5024
2	Jl. Mpu Tantular	12	2 x 80	1920
3	Jl. Ronggowarsito	12	80	960
4	Jl. Suari	4	80	320
5	Jl. Cendrawasih	6	80	480
6	Jl. Branjangan	7	100	700
7	Jl. Jalak	4	80	320
8	Jl. Garuda	5	80	400
9	Jl. Sri Gunting	4	50	200
10	Jl. Kedasih	4	150	600
11	Jl. Gelatik	5	80	400
12	Jl. MT. Haryono	12	80	960

Diagram 4. Tabel dimensi Jalan dikawasan Kota Lama

Sumber: Diolah dari data Inventarisasi Data Masalah Urban Design dan pengamatan lapangan

B. PEDESTRIAN

Pada dasarnya,keseluruhan area penelitian baik dari segmen I – segmen IV tidak tersedia pedestrian yang memadai dan menerus.Jika adapun bukan merupakan jalur pedestrian yang layak untuk pejalan kaki yang ingin menikmati sequence kawasan Kota Lama.Hal ini diduga karena konsep koridor pada mulanya didesain untuk moda transportasi dengan kereta kuda atau pejalan kaki dan buka untuk kendaraan bermotor,sehingga dengan kondisi kemajuan jaman,pengalihfungsian moda transportasi menjadi kendala yang serius bagi keamanan dan keselamatan pejalan kaki.

Pada segmen I,walaupun lebar jalan cukup memadai untuk menampung volume kendaraan,namun keamanan pejalan kaki cukup terganggu,karena jalur pedestrian hanya selebar 1-2 m tanpa adanya peninggian peil lantai.Hanya dibedakan dengan material beton dan rata dengan jalan yang menggunakan material paving block.

Pada segmen II dimana aktivitas bangunan yang paling menonjol adalah aktivitas di kantor Satlantas,maka dengan tidak tersedianya jalur pedestrian menyebabkan pejalan kaki harus berjalan ditepi jalan utama (material paving block).Terlebih jika ada aktivitas parkir sehingga mengganggu keamanan pejalan kaki.Tetapi dengan adanya kemunduran bangunan,menciptakan ruang untuk jalur pejalan kaki.Sisi negatifnya,ruang tersebut diisi dengan aktivitas PKL.

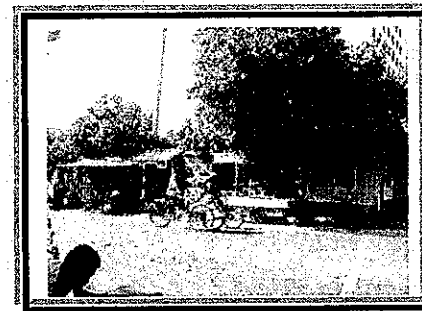
Demikian pula pada segmen III, yang serupa dengan segmen II, dimana jalur pedestrian digunakan untuk aktivitas parkir kendaraan baik roda 2 maupun roda 4.Ditambah dengan ketinggian trotoar yang tidak rata, menyebabkan pejalan kaki

cenderung berjalan dibahu jalan. Trotoar biasanya digunakan untuk menunggu angkutan pada perempatan Jl. Cendrawasih.

Pada Segmen IV yang merupakan area campuran, dengan tidak tersedianya jalur pedestrian menyebabkan pejalan kaki harus berjalan ditepi jalan utama (material paving block). Area pejalan kaki sangat berdekatan dengan arus kendaraan bermotor sehingga sangat membahayakan keselamatan. Terlebih ditikungan/perempatan jalan terjadi arus kendaraan yang saling berlawanan, sehingga rawan kecelakaan baik untuk pejalan kaki maupun pengendara kendaraan bermotor.

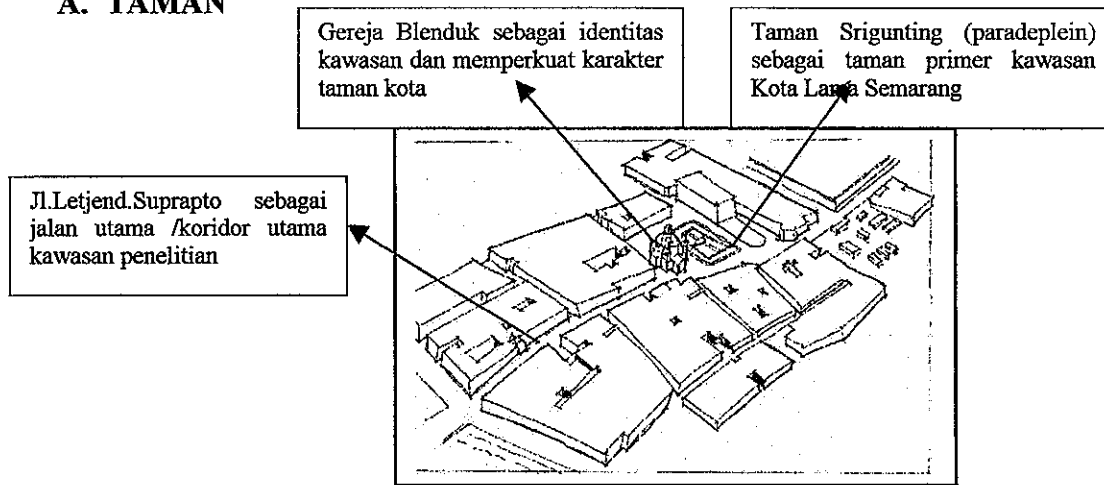


Gambar 29. Jalur pedestrian pada Segmen I (kiri) dan Segmen II (kanan)
(Sumber: Observasi Lapangan, 2004)



Gambar 30. Jalur pedestrian pada Segmen III (kiri) dan Segmen IV (kanan)
(Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

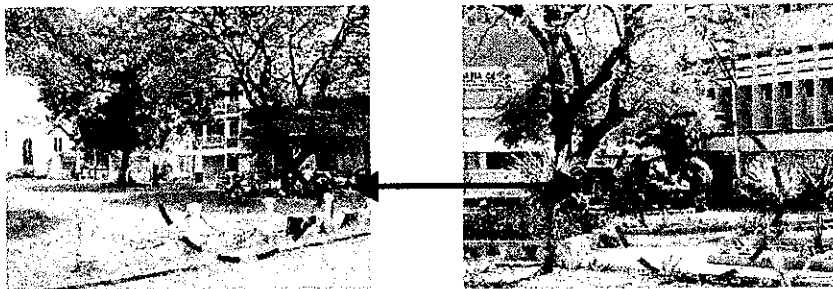
A. TAMAN



Gambar 31. Lokasi taman didalam kawasan Penelitian
(Sumber:Observasi Lapangan,2004)

Dilihat dari tingkatan ruang terbuka publik dan fungsinya (Ardiyanto, 1998), Taman Srigunting digolongkan sebagai *Urban park*, yaitu ruang publik yang terletak pada pusat kota, berfungsi untuk aktivitas-aktivitas yang melibatkan warga kota, dikunjungi oleh masyarakat dari berbagai kawasan. Tetapi pada kenyataannya hanya berfungsi sebagai *Pocket park*, yaitu taman yang dikelilingi oleh sekelompok bangunan, dinikmati oleh penghuni lingkungan di sekelilingnya.

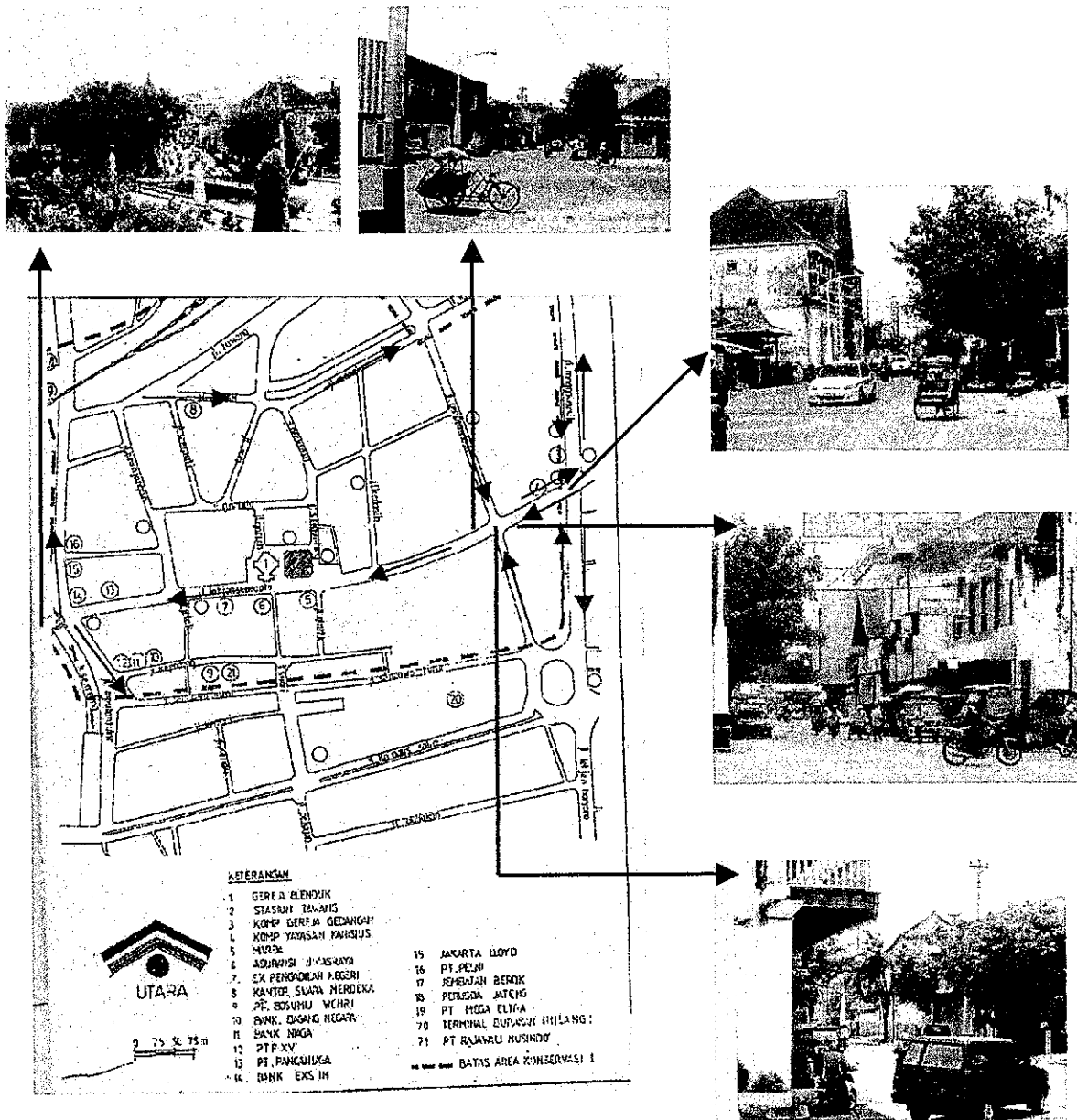
- ☑ Bentuk ruang :Plaza, Tipologi bentuk:Persegi empat ($\pm 30 \text{ m} \times 40 \text{ m}$)
- ☑ Elemen pengisi:Hard Material : Paving, Soft Material :Rumput dan tanaman hias serta pohon peneduh, Street Furniture:Pagar pembatas rantai, lampu,rambu,pot tanaman.



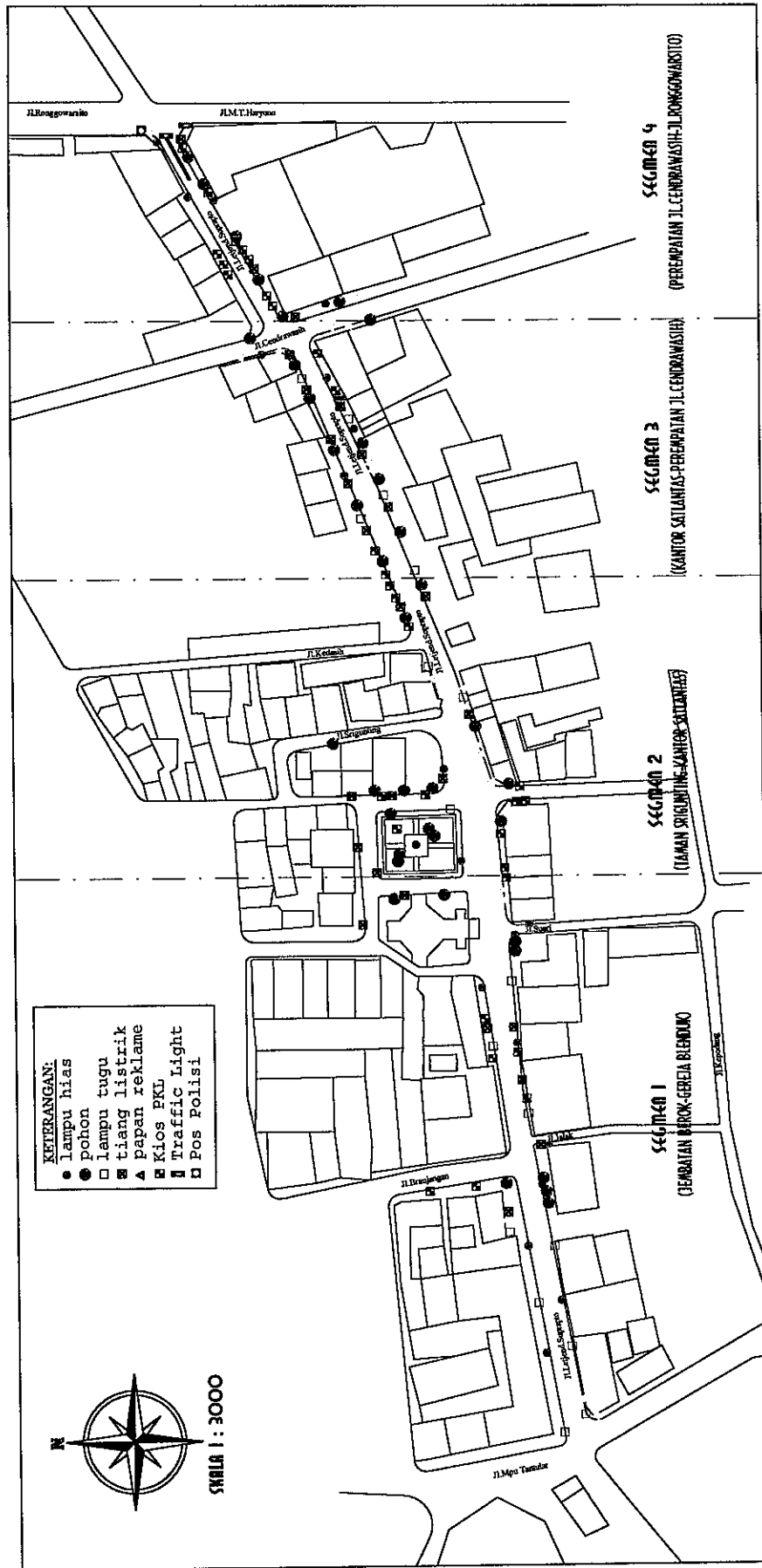
Gambar 32. Taman Srigunting sebelum direnovasi (kiri) dan sesudah renovasi (kanan)
Aktivitas PKL masih menempati lokasi yang sama.(Sumber:Observasi lapangan,2004)

4.4.3. Tinjauan Pola Sirkulasi Kawasan

Ditinjau dari segi letaknya, pencapaian dalam kawasan ini mempunyai hubungan erat dengan Pasar Johar, Stasiun Tawang dan Pusat Kawasan Kota Lama, karena adanya hubungan pergerakan yang terjadi dan kesesuaian fungsi kawasan. Disamping itu jalur yang terbagi dalam segmen-segmen yang telah disebutkan diatas merupakan penyatu antara pusat Kota Lama dengan kawasan pusat kota Semarang dan menuju keluar Kota Semarang. Dari sini dapat dilihat sistem pergerakan dalam kawasan. Letak kawasan ini cukup strategis, karena memungkinkan untuk dicapai dari segala penjuru kota, bahkan bagi pengunjung dari luar kota sekalipun. Pencapaian utama ke kawasan ini adalah dari daerah jembatan Berok dan dari Jl. KH. Agus Salim. Pada sekitar area Jembatan Berok, arah sirkulasinya adalah satu arah, kemudian belok ke jalan Mpu Tantular bagian Utara menuju Jl. Merak kemudian Jl. Cendrawasih, melewati koridor tengah Kota Lama yaitu Jl. Letjend. Suprpto, kembali ke Jembatan Berok. Pada sekitar area Jembatan Berok, arah sirkulasinya adalah satu arah, sehingga untuk pencapaian ke Kali Semarang bagi pengguna kendaraan bermotor harus dengan cara memutar dan hanya dapat dicapai dari Jl. Agus Salim. Pada perempatan Jl. Cendrawasih menuju ke arah Timur-Jl. Ronggowarsito sirkulasinya menjadi 2 arah karena merupakan peralihan menuju kawasan perdagangan.



Gambar33. Pola sirkulasimenuju Jl.Letjend.Suprpto(Sumber:Observasi Lapangan,2004)



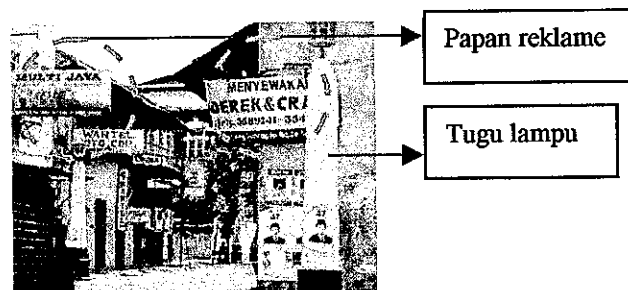
Gambar 34. PETA LOKASI STREET FURNITURE PADA AREA PENELITIAN

4.5.KONDISI NON FISIK

4.5.1.Tinjauan Aktivitas Pada Kawasan

1.Pemanfaatan Ruang

Kegiatan yang dapat diwadahi diruang terbuka tersebut adalah kegiatan publik,budaya,rekreatif,religius dan kegiatan lain yang dapat menunjang citra kawasan sebagai kawasan historis budaya,kontekstual serta menyesuaikan dengan dimensi dan tipologi ruang terbuka yang ada.Dengan demikian,untuk menunjang keamanannya,ruang terbuka publik harus dilengkapi dengan lansekap,perabot jalan dan penandaan.Dikawasan Koridor Jl.Letjend.Suprpto ini, lansekapnya cenderung bersifat hard material yaitu paving block pada jalan utama.Hanya sebagian kecil yang memakai soft material yaitu di Taman Srigunting.Sedangkan perabot jalan berupa tugu lampu dengan tiang lampu yang unik.Ada juga papan-papan reklame yang cukup besar disepanjang koridor dan agak kurang kontekstual.



Gambar 35. Perabot jalan dan penandaan di koridor Jl.Letjend.Suprpto
(Sumber:Observasi lapangan,2004)

2. Pendukung Aktivitas Pada Kawasan

Peran sosial ruang dalam *urban space* dapat dipengaruhi oleh elemen-elemen fisik arsitektur,yang bisa dikategorikan dari dua sudut pandang,yaitu:

1.Public Domain,antara lain:

- Taman/open space PT.Asuransi Jiwasraya
- Taman/open space Gereja Blenduk:Taman Paradeplein

2.Private Domain,antara lain:

- Tempat parkir Gereja Gedangan
- Internal void Bank Bumi Daya
- Internal void PT.Asuransi Jiwasraya
- Open space Satlantas Semarang

Kurang memadainya jalur pedestrian yang hanya tersedia pada ruas-ruas jalan tertentu dengan dimensi $\pm 1-2$ m,menyebabkan semakin tidak nyamannya pejalan kaki atau pengunjung dalam menikmati ruang terbuka disepanjang koridor utama Jl.Letjend.Suprpto.

3.Pendukung nonfisik kawasan

Yaitu aspek perilaku pengguna kawasan itu sendiri.Aktor yang terdapat didalamnya adalah manusia sebagai pengunjung, pemilik, pegawai,pedagang dan aktivitas kendaraan baik kendaraan pribadi maupun umum.Tingkat kepadatan pengguna kawasan ini tidak merata, karena tergantung pada aktivitas yang terjadi pada masing-masing bagian kawasan ruang terbuka.

Aktivitas terjadi biasanya pada pagi hari di Taman Srigunting pada hari libur ada aktivitas senam pagi. Di sepanjang koridor utama,baik pada segmen I sampai segmen IV pada siang-sore hari terdapat aktivitas penumpang angkutan kota, aktivitas PKL berlangsung dari pukul 08.00 WIB sampai 19.00 WIB.Jenis PKL yang ada bervariasi dari pedagang makanan dan minuman ,tambal ban,kunci

duplikat, bengkel, dan perlengkapan rumah tangga. Untuk aktivitas pasar tradisional, dimulai pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 16.00 WIB. Area parkir yang ada buka mulai pukul 06.00 WIB sampai pukul 23.00 WIB. Sedangkan aktivitas perkantoran berlangsung dari pukul 08.00 WIB sampai dengan pukul 14.00 WIB.

Disamping itu terdapat pendukung kegiatan berupa ruang terbuka. Ruang terbuka yang ada pada kawasan adalah berbentuk linear, berupa jalan baik untuk pejalan kaki maupun kendaraan. Elemen-elemen yang ada pada ruang terbuka pada kawasan adalah lampu jalan, tempat sampah, pohon, jembatan dan pagar. Ruang terbuka ini pada kenyataannya tidak bisa dipergunakan untuk menikmati kawasan secara optimal karena adanya berbagai aktivitas didalamnya yang tidak tertata, seperti bercampurnya antara aktivitas pejalan kaki, kendaraan, becak, tempat menaikkan dan menurunkan penumpang, serta area parkir sehingga area ruang terbuka menjadi terasa penuh sesak dan semrawut.

4.5.2. Tinjauan Hubungan Pengguna Bangunan dengan Pengguna Ruang Terbuka

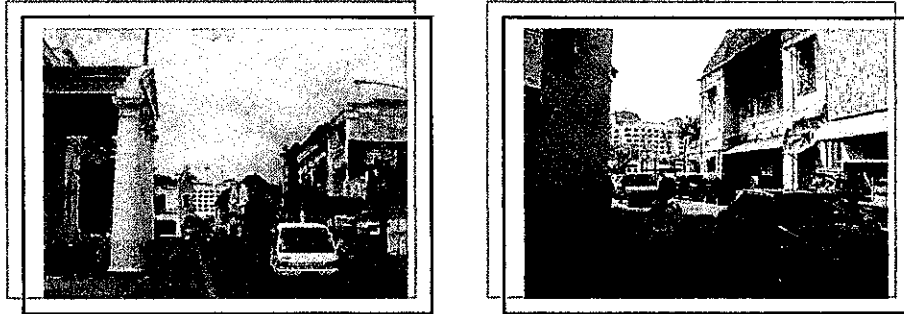
Area penelitian dibagi dalam 4 segmen:

SEGMENT I : Ruang terbuka dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk

dikategorikan sebagai bagian kawasan dengan fungsi bangunan perkantoran dan peribadatan

➔ Dilihat dari kepadatan antara bangunan dan ruang terbukanya tidak terlalu tinggi. Dengan demikian tingkat aktivitas antara pengguna bangunan dengan ruang terbuka relatif teratur, karena ruang yang ada sebagian besar hanya

dimanfaatkan sebagai arus sirkulasi satu arah dan cukup lapang dengan kuantitas pengguna jalan maupun pedestrian.

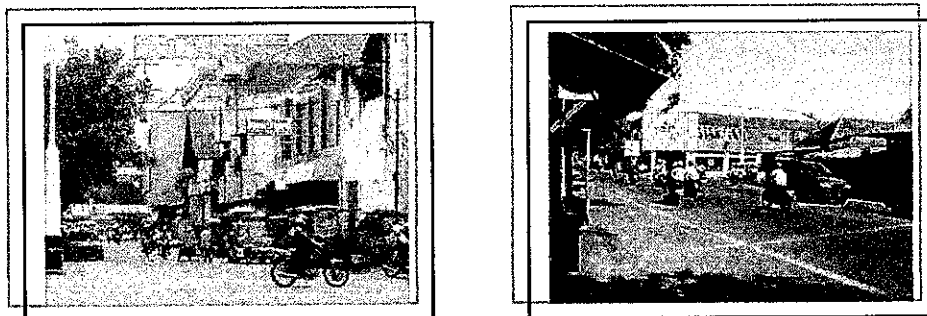


Gambar 36. Kondisi hubungan pengguna bangunan dengan pengguna ruang terbuka pada segmen I (kiri) dan segmen II (kanan) (Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

SEGMENT II: Ruang terbuka dari Taman Srigunting - Satlantas

dikategorikan sebagai bagian kawasan dengan fungsi bangunan pelayanan umum dan jasa

→ Pola massa bangunan yang saling berdempetan menyebabkan kurang tersedianya internal maupun eksternal void. Apalagi dengan dimensi jalan yang menyempit dan zig-zag sehingga menyebabkan tingkat kepadatan antara pengguna bangunan dan pengguna ruang terbuka cukup tinggi dikarenakan aspek teritori dalam hal ini frekuensi penggunaan tempat dan intensitas kontak cukup tinggi. Hal ini terjadi terutama didepan kantor Satlantas.



Gambar 37. Kondisi hubungan pengguna bangunan dengan pengguna ruang terbuka pada segmen III (kiri) dan segmen IV (kanan) (Sumber: Observasi lapangan, 2004)

SEGMENT III: Ruang terbuka dari Satlantas - Perempatan Jl.Cendrawasih dikategorikan sebagai bagian kawasan dengan fungsi bangunan pertokoan dan komersial

- Pola massa bangunan masih setipe dengan segment II namun aktivitasnya lebih kearah komersial.Dengan adanya pertokoan, PKL, dan bengkel menyebabkan hubungan antara pengguna bangunan dan ruang terbuka cukup tinggi.Terlebih didaerah perempatan Jl.Cendrawasih,dimana terdapat pertemuan moda transportasi dan akses menuju kawasan perdagangan.(Johar dan Jl.MT.Haryono)

SEGMENT IV: Ruang terbuka dari perempatan Jl.Cendrawasih-Jl.Ronggowarsito dikategorikan sebagai bagian kawasan dengan fungsi bangunan campuran

- Fungsi bangunan bervariasi.Ada bangunan komersial,PKL, maupun peribadatan.Dengan fungsi bangunan campuran ini menyebabkan kualitas visual yang berpengaruh terhadap koridor terkesan semrawut.Aktivitas pengguna bangunan baik berjalan kaki,menyeberang dan sirkulasi 2 arah menyebabkan segment IV menjadi segment yang terpadat.apalagi dengan sedikitnya fungsi bangunan yang terpakai,dan lebih didominasi oleh aktivitas PKL dibahu jalan yang semakin mempersempit dimensi jalan.

4.5.3. Tinjauan Aspek Sosial Budaya Pengguna Kawasan Penelitian

Tinjauan aspek sosial budaya berhubungan dengan norma ,kultur dan psikologi masyarakat dalam merespon suatu tempat atau ruang.Pada kawasan penelitian,terjadi perbedaan perilaku pengguna berkaitan dengan kondisi fisik maupun non fisiknya.Tinjauan ini berkaitan dengan ruang dan tempat yang mempengaruhi hubungan antar individu,lama intensitas kontak dan kebiasaan.Pada segmen I dimana dimensi ruang terbuka berupa jalan cukup leluasa untuk dilewati,maka tidak terdapat masalah yang berarti baik dalam sirkulasi maupun parkir.Dengan adanya jalan tembus yaitu Jl.Branjangan dan Jl.Jalak terjadi kecenderungan pengguna untuk mengambil jalan pintas menuju Jl.Suari dengan memotong jalan Letjend.Suprpto.Demikian pula dengan tidak adanya jalur pedestrian pada sisi bangunan tertentu maka dimensi jalan semakin sempit karena digunakan sebagai tempat pejalan kaki.

Pada segmen II terdapat kantong-kantong parkir yang muncul dari adanya setback bangunan sehingga hal ini menjadi suatu kebiasaan bagi pengguna bangunan maupun ruang terbuka untuk parkir secara berjajar miring maupun berderet persis didepan bangunan sehingga semakin menambah kesesakan jalan.Begitu pula yang terjadi pada segmen III dan IV.Namun karena bangunan sebagian besar menyediakan area privatnya sebagai tempat parkir,maka kepadatan jalan tidak begitu tinggi.Tetapi kendala yang muncul adalah kecenderungan orang untuk menunggu angkutan di perempatan Jl.Cendrawasih sehingga terjadi kepadatan arus lalu lintas ditikungan jalan yang disebabkan oleh angkutan yang berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang.

4.5.4. Fasade Bangunan disepanjang koridor Jl.Letjend.Suprpto

Kota lama Semarang merupakan kota yang unik, dengan Arsitektur bergaya Eropa yang menjadikan kota lama sebagai “The Little Netherlands”. Pada kawasan ini, bangunan-bangunan didirikan tanpa halaman dengan garis sempadan 0. Beberapa diantaranya mempunyai bentuk yang sudah disesuaikan dengan iklim tropis dengan pemakaian atap-atap yang tinggi serta kanopi-kanopi pada bagian bawahnya (Krisprantono, 1999) seperti gedung Jiwasraya, Gedung Bank Mandiri ex Exim, Gedung PTP XV, Gedung SMN (Sekarang gedung Jakarta Lloyd), Gedung Marba dll. Selain itu, ditemukan relasi visual, yaitu relasi dalam sistem pengaturan dan kesatuan fasade. Tanda – tanda visual ini dilihat dari: (Seri Kajian Ilmiah No.6 : “Penertiban Teknologi dan Konservasi Perkotaan”, Soegijapranata Catholic University Press, 1996)



Gambar 38: Visual Kota Lama Semarang dari Jembatan berok
(Sumber : Observasi Lapangan, 2004)

- Aksis

Entrance dapat sebagai aksis sekaligus sebagai sumbu simetri. Hal ini dapat dilihat pada Bank Mandiri, Asuransi JIWasRAYA, Gedung Marba, PT. Peln, Gereja Blenduk, Globe Insurance, Kantor Suara Merdeka, Pengadilan Lama , dan masih banyak lagi.

- Hirarki

Biasanya diletakkan pada komponen bidang entrance, seperti pada Bank Mandiri, PTP XV, PT. Panca Niaga, Gedung Marba, PT. Pelni, Globe Insurance, Kantor Suara Merdeka dll.

- Ritme/ Pengulangan

Pengulangan bentuk elemen dan bukaan membentuk ritme horisontal dan mempunyai irama "classic order", pada Bank Mandiri, Kantor Telegraph. 3-PTP XV, Jakarta Loyd, PT. Pelni, Asuransi JIWASRAYA, dll.

- Simetri

Terdapat 2 jenis bentuk Simetri yaitu Simetri Bilateral Global yang terdapat pada Kantor Telegraph, PTP XV, GKBI Asuransi JIWASRAYA, PT. Pelni, Gereja Blenduk, Gedung Marba, Kantor Arsitek; dan Simetri Bilateral Parsial Bank Mandiri, PT. Panca Niaga, dll.

Tanda-tanda Visual diatas dapat membentuk sebuah serial vision. Pada Pusat Kawasan Kota Lama Semarang, serial vision diberikan dalam bentuk penjajaran ("*juxtaposition*") bangunan-bangunan yang mempunyai daya tarik dan karakter yang berbeda dalam bentuk sekuensial. Serial Vision dalam bentuk penjajaran terlihat pada segmen Jalan Mpu Tantular, dilihat dari arah Johar/ Kanjengan menuju ke Pelabuhan atau sebaliknya.

Massa bangunan pada dasarnya berpola linier dengan skala harmonis ($L=T$) dengan ketinggian 2-3 lantai. Tekstur dan material bangunan sebagian besar masih mempertahankan bentuk aslinya yaitu tembok 1 batu dengan warna kusam, khas kota lama. Pada bangunan komersial ada beberapa yang sudah dicat ulang.

BAB V

ANALISA KETERKAITAN FUNGSI BANGUNAN TERHADAP RUANG TERBUKA

Pada bab ini akan dikaji tentang komponen-komponen yang mempengaruhi timbulnya problematika pada ruang terbuka dikawasan Kota Lama dalam hal ini adalah di penggal Jl.Letjend.Suprpto-Jl.Ronggowarsito,Semarang.Komponen ini menyangkut aspek fisik maupun non fisik kawasan yang terbagi dalam 4 segmen untuk memudahkan dalam menganalisa.

Aspek fisik meliputi: *Fungsi bangunan, posisi dan orientasi bangunan terhadap ruang terbuka, pengaruh ruang terbuka (jalan, pedestrian, taman) terhadap aktivitas, dan sirkulasi/pergerakan didalam area penelitian.*

Aspek non fisik meliputi: *aktivitas yang berkaitan dengan pemanfaatan ruang terbuka, hubungan antara pengguna bangunan dengan pengguna ruang terbuka, aspek sosial budaya yang menyangkut perilaku pengguna kawasan dan fasade bangunan yang terbentuk akibat dari keterkaitan antara ruang terbuka dan bangunan disekitarnya.*

Dari kedua aspek tersebut, kemudian dicari apakah ada keterkaitan antara fungsi bangunan dengan ruang terbuka dengan melakukan analisa pemaknaan yang menghasilkan temuan tentang problematikanya.

5.1. Kondisi Fisik Fungsi Bangunan terhadap Problematika Ruang Terbuka

5.1.1. Fungsi Bangunan

Pada dasarnya analisa keterkaitan fungsi bangunan terhadap problematika ruang terbuka berkaitan dengan aktivitas didalam bangunan dan intensitas penggunaan bangunan serta dipengaruhi oleh posisi dan orientasi bangunan. Hal inilah yang mempengaruhi timbulnya interaksi dengan ruang luarnya. Untuk memudahkan dalam menganalisa, akan dibahas persegmennya.

A.SEGMEN I (Bangunan dan Ruang Terbuka dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk)

Pada segmen ini fungsi bangunan didominasi oleh bangunan perkantoran dan ada beberapa bangunan peribadatan. Bangunan perkantoran antara lain Bank Mandiri, Kantor PT. Bhanda Ghara Reksa, Kantor Notaris, Bank NISP, dan Kantor Telekomunikasi, sedangkan bangunan peribadatan berupa gereja Bethel dan Gereja Imanuel yang dikenal dengan gereja Blenduk. Intensitas penggunaan bangunan perkantoran rata-rata berawal dari jam 8.00 hingga jam 17.00. Pada bangunan peribadatan, jam-jam padat hanya pada hari-hari tertentu saja yaitu Sabtu dan Minggu pada pukul 6.00 sampai pukul 17.00, sehingga problematika yang berkaitan dengan fungsi bangunan cenderung berhubungan dengan masalah parkir pada hari dan jam-jam tertentu. Gereja Blenduk memegang peran penting sebagai landmark yang memiliki identitas kuat bagi image kawasan. Sehingga dapat dikatakan bahwa orientasi kawasan segmen I mengacu kepada makna dari fungsi bangunan Gereja Blenduk. Pada bangunan perkantoran, aktivitas parkir tidak

terlalu menjadi kendala karena biasanya pengguna memarkir kendaraan didalam bangunan. Bangunan selebihnya didalam koridor segmen I didominasi oleh bangunan tua yang tidak berfungsi lagi. Oleh karena itu intensitas penggunaan bangunan disegmen I relatif sedikit sehingga mempengaruhi kepadatan ruang terbuka berupa jalan didepannya yang tidak terlalu ramai. Pola massa bangunan tersusun linier disepanjang koridor utama, yaitu Jl. Letjend Suprpto yang memanjang dari Barat ke Timur dengan beberapa jalan lingkungan menuju arah Utara-Selatan, yaitu Jl. Branjangan, Jl. Jalak dan Jl. Suari. Sehingga dapat disimpulkan bahwa mayoritas fungsi bangunan yang berada pada segmen I tidak berpenghuni atau kosong, sehingga aktivitas disegmen I tidak terlalu padat.

Apalagi ditunjang dengan dimensi lebar jalan $\pm 8 \text{ m} - 12 \text{ m}$, cukup lapang untuk menampung kuantitas moda transportasi (bus, mobil, sepeda motor, becak) maupun pejalan kaki.



Gambar 39. Perbandingan fungsi bangunan di Segmen I
(Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

Posisi bangunan pada segmen I berbentuk linear dengan orientasi bangunan yang ditandai dengan letak pintu utama kebanyakan menghadap jalan Utama (Jl.Letjend.Suprpto). Hanya ada beberapa bangunan dengan orientasi pintu utama yang agak berbeda, yaitu Bank Mandiri dan Kantor Notaris yang menghadap Jl.Mpu Tantular. Hal ini mungkin dimaksudkan bahwa bangunan tersebut berfungsi sebagai penanda/gerbang menuju Kawasan Kota Lama. Setback bangunan dapat dijumpai pada Kantor ITC yang mundur 3 m dari bangunan sebelumnya, serta ada penonjolan bangunan pada kantor Maclin Watson & Co yang disebabkan oleh tiang balkon yang menjorok kesisi jalan utama sejauh $\pm 1,5$ m.

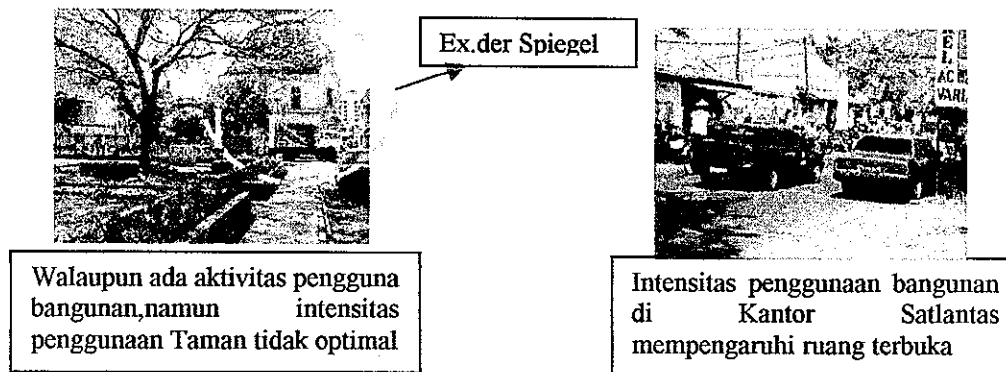
B.SEGMEN II (Bangunan dan Ruang Terbuka dari Taman Srigunting-Kantor Satlantas)

Pada segmen ini fungsi bangunan didominasi oleh bangunan pelayanan umum dan jasa. Ada beberapa bangunan yang memiliki *internal void* atau ruang terbuka privat, salah satunya adalah Kantor Satlantas. Pada segmen II ini juga terdapat ruang terbuka primer yang cukup besar berupa taman, yaitu Taman Srigunting. Taman ini dikelilingi oleh bangunan-bangunan yang bervariasi yaitu Gereja Blenduk, Warung Makan, Gudang, Ruko dan Bank yang cukup padat intensitas penggunaannya. Hal ini yang menyebabkan terbentuk suatu *sense of place* yang disebabkan oleh aktivitas baik didalam maupun diluar bangunan. Pola massa bangunan yang tersusun saling berdempetan menyebabkan kurang tersedianya *internal* maupun *eksternal void*. Apalagi dengan adanya dimensi jalan yang menyempit dan *zig-zag* menyebabkan tingkat kepadatan antara pengguna

bangunan dan pengguna ruang terbuka cukup tinggi karena frekuensi penggunaan ruang publik dan intensitas kontak bangunan dengan ruang terbuka cukup padat, terutama didepan Kantor Satlantas. Pengalihfungsian bangunan didepan kantor Satlantas, dimana dulu merupakan lokasi Hotel Jansen, karena telah terdemolisi, maka ruang terbuka privat tersebut kini hanya digunakan sebagai tempat untuk menimbun kendaraan korban kecelakaan dan menyebabkan lingkungan kawasan terkesan kumuh.

Mayoritas fungsi bangunan yang berada pada segmen II digunakan sebagai bangunan pertokoan, dan pelayanan jasa sehingga kepadatan ruang terbukanya cukup tinggi terlebih didepan kantor Satlantas pada hari Senin-Jumat dari jam 8.00 sampai jam 15.00. Apalagi ditunjang dengan dimensi lebar jalan yang berbentuk patah/zigzag semakin menambah kepadatan arus transportasi.

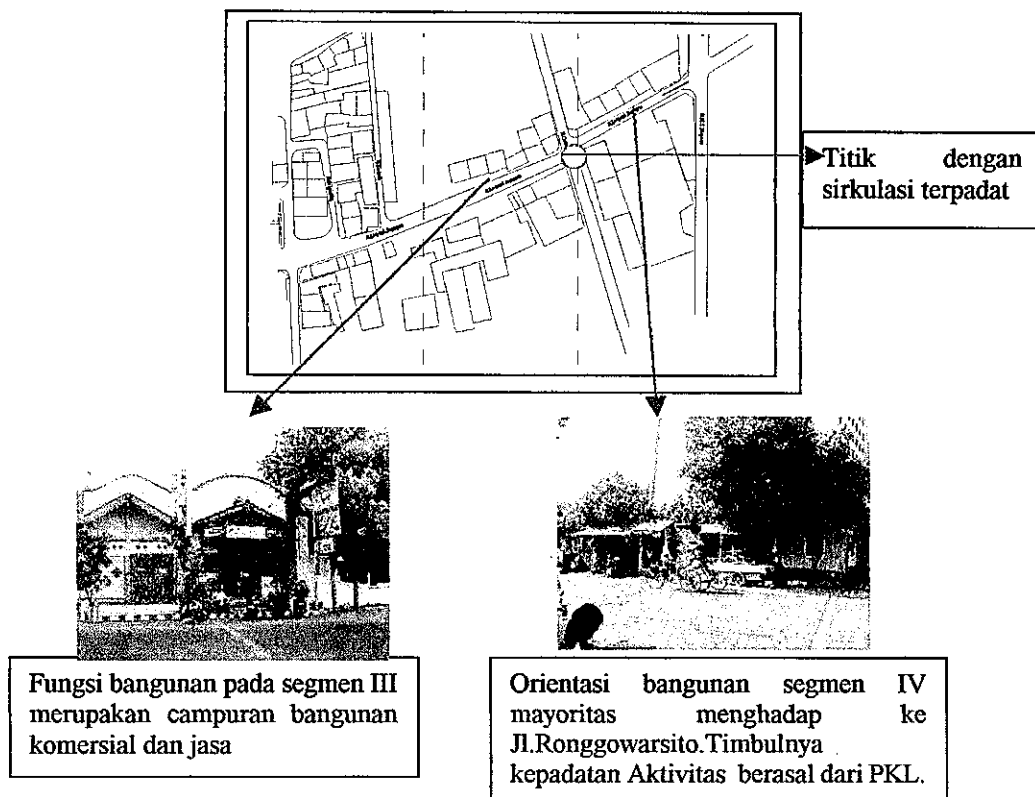
Posisi bangunan pada segmen II berbentuk linear dengan permainan bangunan berupa penonjolan dan kemunduran massa. Orientasi bangunan yang ditandai dengan letak pintu utama kebanyakan menghadap jalan Utama (Jl. Letjend. Suprpto). Hanya bangunan ex der Spiegel dengan orientasi pintu utama yang agak berbeda, yaitu Pintu utama terletak serong menghadap Jl. Letjend Suprpto. (disisi Barat Daya), Hal ini dilakukan mungkin untuk merespon keberadaan MARBA disebaliknya, sehingga pintu utama tidak berhadapan langsung dengan tempat beribadah. Selain itu agar akses masuk tidak terlalu sempit, karena ruas jalan didepannya hanya memiliki lebar ± 8 m.



Gambar 40. Perbandingan fungsi bangunan di Segmen II
(Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

C. SEGMENT III (Bangunan dan Ruang Terbuka dari Kantor Satlantas-Perempatan Jl.Cendrawasih)

Pada segmen ini, fungsi bangunan didominasi oleh bangunan pertokoan dan komersial. Pola massa bangunan masih setipe dengan segmen II, namun aktivitasnya lebih ke arah komersial karena berdekatan dengan jalur perdagangan di daerah Bubakan dimana terdapat sentra penjualan makanan khas Semarang (Wingko babat, lumpia) dan Jl.MT.Haryono dan Jl.Agus Salim sebagai kawasan perdagangan. Keberadaan pertokoan, PKL dan bengkel menyebabkan hubungan antara pengguna bangunan dan ruang terbuka cukup tinggi. Intensitas penggunaan bangunan relatif bervariasi karena pada segmen ini terdapat aktivitas Bengkel (Bengkel Sedjati), penginapan (Hotel Raden Patah) dan Kantor Polsekta. Ada juga beberapa gudang dan rumah penduduk yang relatif sepi. Bisa dikatakan bahwa aktivitas yang cukup ramai adalah pada area yang berdekatan dengan perempatan Jl.Cendrawasih. Pada malam hari, dari keseluruhan area penelitian, node ini yang paling ramai. Posisi dan orientasi bangunan sama dengan segmen II, yaitu menghadap Jl.Letjend.Suprpto.



Gambar 41. Perbandingan fungsi bangunan di Segmen III-IV
(Sumber:Observasi Lapangan,2004)

D. SEGMENT IV (Bangunan dan Ruang Terbuka dari perempatan Jl.Cendrawasih- Perempatan Jl.Ronggowarsito)

Pada segmen ini,fungsi bangunan bervariasi.Ada bangunan komersial,deretan PKL yang kurang tertata,bengkel motor,tambal ban dan bangunan peribadatan (Yayasan Kanisius-Susteran Gedangan).

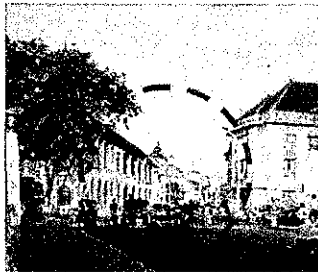
Intensitas penggunaan bangunan tidak terlalu tinggi.Hal ini disebabkan aktivitas bangunan peribadatan tidak terlalu tampak dari ruas Jl.Letjend.Suprpto karena orientasi bangunan/entrance menghadap ke Jl.Ronggowarsito.Kesan ramai hanya bisa ditangkap karena aktivitas PKL yang berlangsung hampir 24 jam.Hal ini yang menyebabkan segmen III dan segmen IV lebih ramai dibandingkan segmen I dan segmen II.

5.1.2. Jalan, Pedestrian, Taman

Jalan, Pedestrian dan Taman merupakan elemen-elemen ruang terbuka kota. Kondisi fisik yang berkaitan dengan elemen ini meliputi: dimensi, volume, kepadatan, material, tekstur dan elemen pembatas.

A. SEGMENT I (Ruang Terbuka dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk)

Dimensi jalan pada segmen I ± 12 m. Material pembatas bangunan dengan ruang terbuka hanya berupa dinding dari bangunan itu sendiri (GSB=0) dengan material jalan berupa paving block dengan jalur pedestrian berupa beton dengan ketinggian yang sama dengan jalan sehingga cukup berbahaya bagi pejalan kaki. Kepadatan baik pengguna jalan maupun pedestrian relatif sedang karena aktivitas disegmen ini tidak terlalu padat. Ada kendala pada satu bagian jalan didepan gedung ex Maclin Watson & co yang mengalami *funelling* (penyempitan berangsur-angsur) yang disebabkan oleh penonjolan bangunan, sehingga cukup mengganggu lalu lintas kendaraan. *Street Furniture* disegmen ini berupa vegetasi (pohon peneduh) baik di area publik-sepanjang koridor dan di area privat (Gereja Blenduk, Asuransi Jiwa Sraya) serta beberapa tugu lampu dan lampu hias disepanjang koridor. Pada area publik didepan Kantor Telekomunikasi, terdapat *street furniture* berupa gardu telepon yang terletak berdekatan dengan Jl. Jalak sehingga menyebabkan sirkulasi kendaraan dari jalan lingkungan cukup terganggu. Taman pada segmen I hanya dimiliki oleh bangunan/area privat yaitu kantor Jiwasraya dan kantor Telekomunikasi. Namun demikian, keberadaan taman masih dapat dinikmati oleh publik karena terletak didepan bangunan dan tanpa pagar, kecuali taman pada gereja Blenduk.

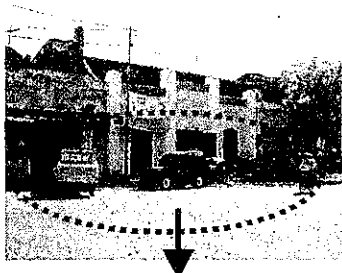


Koridor Jl. Letjend Suprpto diapit Bank Mandiri dan Kantor Notaris

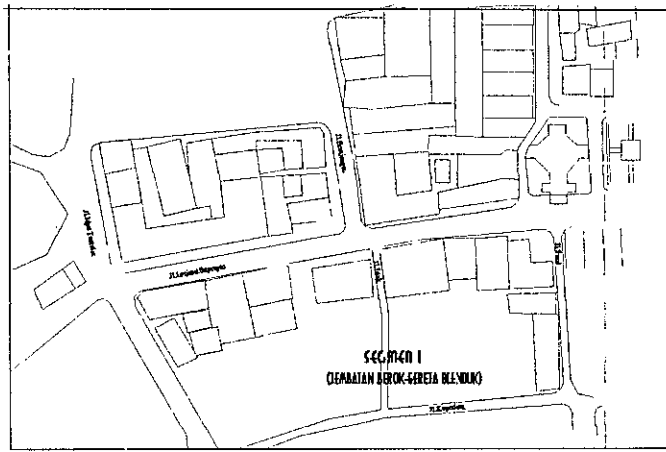


Gudang barang rongsokan yang terletak disebelah Gereja Bethel

Tidak tersedia jalur pedestrian



Tempat parkir kendaraan pengguna bangunan



Gereja Blenduk

Kantor ITC

Gedung Ex Van dorp

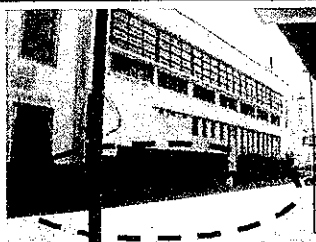


Kendaraan dari Jl. Branjangan melawan arus berbelok ke Jl. Jalak

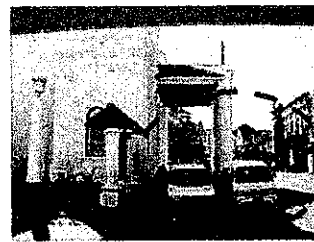


Gedung Ex Maclin Watson & Co

Terdapat kolom balkon & lampu yang menjorok kejalan utama,mempersempit dimensi lebar jalan



Setback bangunan menciptakan ruang terbuka publik disisi selatan ITC



Fungsi bangunan gereja Blenduk menimbulkan problematika parkir

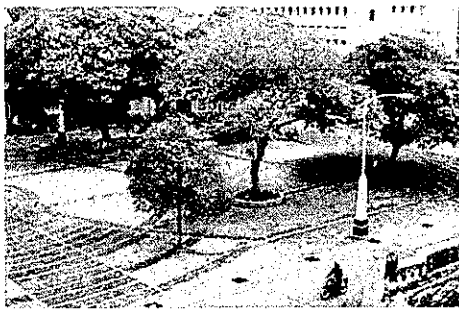
Gambar 42. Peta Lokasi dan Foto Problematika Ruang Terbuka di Segmen I

B.SEGMEN II (Ruang Terbuka dari Taman Srigunting-Kantor Satlantas)

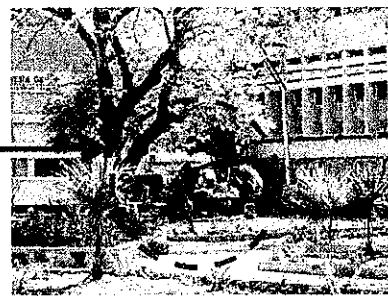
Dimensi **jalan** pada segmen II \pm 8-12 m. Pada ruas jalan yang berdekatan dengan kantor ex der Spiegel terjadi penyempitan jalan akibat dari penonjolan bangunan. Sebagian besar fungsi jalan pada segmen II digunakan untuk tempat parkir kendaraan berat maupun kendaraan yang memiliki kepentingan di kantor Satlantas. Terdapat jalan lingkungan yaitu Jl. Kedadisih didepan kantor Satlantas dengan lebar 4 m. Material pembatas bangunan dengan ruang terbuka berupa pagar dengan material jalan berupa paving block dengan dan jalur **pedestrian** berupa beton dengan ketinggian yang sama dengan jalan sehingga cukup berbahaya bagi pejalan kaki. Penggunaan pedestrian didominasi buka untuk sirkulasi pejalan kaki tetapi untuk tempat parkir kendaraan maupun untuk bangku-bangku PKL yang tidak beraktivitas pada siang hari. Pada segmen II ini kebanyakan bangunan memiliki ruang terbuka sendiri didalam area pribadi, karena fungsi bangunan sebagian besar adalah bangunan jasa. Namun demikian, masalah parkir menjadi kendala utama pada segmen II akibat dari dimensi jalan yang tidak seimbang dengan volume kendaraan, sehingga kendaraan roda 4 terpaksa harus antri jika melewati segmen ini, terutama pada jam-jam sibuk. Sehingga kepadatan baik pengguna jalan maupun pedestrian relatif tinggi. Aktivitas parkir tidak hanya dilakukan di bahu jalan, tetapi juga di jalur pedestrian dan diteras bangunan. *Street Furniture* disegmen ini berupa vegetasi (pohon peneduh) baik di area publik-sepanjang koridor dan di area privat tetapi tidak sebanyak disegmen I. Penghijauan yang menonjol ada pada **Taman Srigunting** yang telah direnovasi sehingga dapat memberikan *point of view* setelah melewati kesesakan pada segmen II. Pada area

taman, material pembatasnya berupa peninggian peil pedestrian dan bak bunga. Terdapat pula *street furniture* berupa kolom-kolom kecil yang membatasi area Taman dengan Gereja Blenduk. Bentuk ruang berupa Plaza dengan tipologi bentuk Persegi empat dengan jalur pedestrian/trotoar disekelilingnya dengan perbedaan ketinggian sekitar 20cm untuk mempertegas area ruang terbuka taman dengan jalan utama.

Daya tarik pada Taman Srigunting adalah dikelilingi oleh bangunan konservasi, seperti Gereja Blenduk dan konfigurasi bangunan kolonial lain disekitarnya. (antara lain: Gedung H. Spiegel, Gedung Marba, Gedung Asuransi Jiwasraya, dll). Akses jalan menuju ke taman dari (taman bebas dari kendaraan bermotor): Jl. Letjend Suprpto, Jl. Perkutut dan Jl. Srigunting.



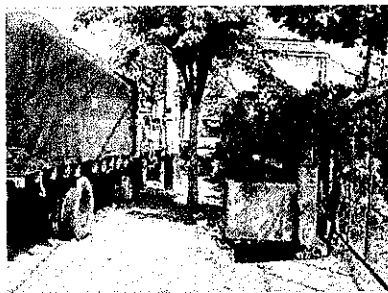
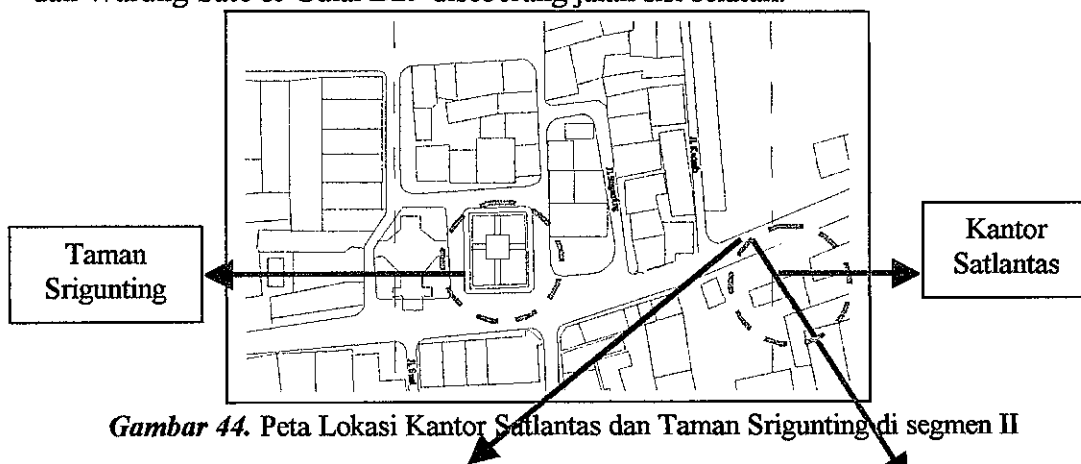
Gambar 43. Taman Srigunting sebelum direnovasi (kiri) dan sesudah renovasi (kanan)
Tampak perbedaan ketinggian taman dgn jalan utama (Sumber: Observasi lapangan, 2004)



Taman Srigunting sebelum direnovasi (kiri) dan sesudah renovasi (kanan)
Aktivitas PKL masih menempati lokasi yang sama. (Sumber: Observasi lapangan, 2004)

Tersedianya *sitting group* seharusnya mampu mengakomodasi kebutuhan pengguna dikawasan Kota Lama,tetapi pemanfaatannya digunakan oleh PKL yang sama,baik sebelum maupun sesudah renovasi.

Bangunan disekitarnya berupa: Rumah tinggal,Ruko dan Kantor Samudera Indonesia Group disisi utara Taman Srigunting, Gereja Blenduk disisi Barat Taman Srigunting, Gedung BTPN disisi Timur Taman Srigunting, Gedung Marba dan Warung Sate & Gulai B29 diseberang jalan sisi selatan.



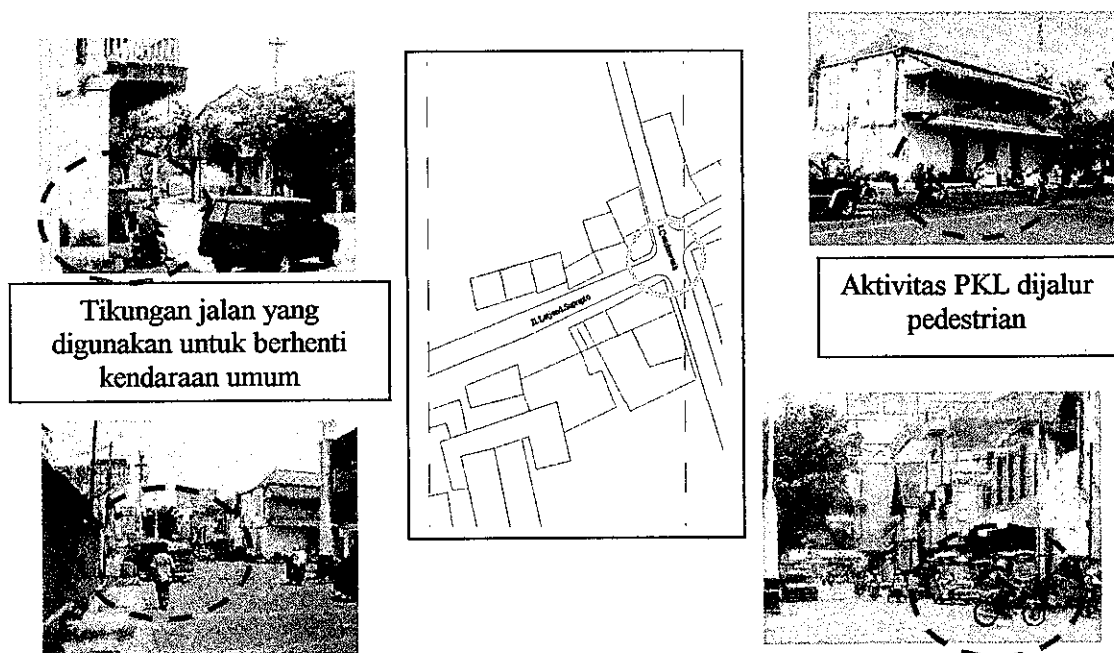
Gambar 45. Jalur Pedestrian yang kurang memadai apalagi ditambah dengan adanya parkir kendaraan roda 4 sehingga menghambat pergerakan kendaraan
(Sumber: Observasi lapangan,2004).

C.SEGMEN III (Ruang Terbuka dari Kantor Satlantas-Perempatan

Jl.Cendrawasih)

Dimensi **jalan** pada segmen III sama dengan Segmen II yaitu $\pm 8-12$ m.Material pembatas bangunan dengan ruang terbuka hanya berupa dinding dari bangunan itu

sendiri (GSB=0) dengan material jalan berupa paving block dengan jalur **pedestrian** berupa beton dengan ketinggian yang sama dengan jalan dan sebagian besar digunakan untuk parkir dengan sistem berjajar miring. Hal ini disebabkan oleh fungsi bangunan yang digunakan sebagai tempat parkir merupakan bangunan yang tidak berpenghuni. Kepadatan baik pengguna jalan maupun pedestrian relatif sedang karena aktivitas disegmen ini tidak terlalu padat. Hanya saja pada jalur pedestrian yang berada di perempatan Jl. Cendrawasih cukup banyak dipakai untuk menunggu angkutan umum dan sering digunakan oleh angkutan umum untuk menaikkan/menurunkan penumpang sehingga perempatan ini sering terlihat semrawut. Selain itu aktivitas dijalur pedestrian juga digunakan oleh PKL pada jam-jam sibuk yaitu antara pk. 8.00 – pk. 18.00. Tidak terdapat taman pada segmen ini. Taman yang ada merupakan area privat yang dimiliki oleh pemilik bangunan dengan dimensi relatif kecil dan kurang vegetasi.

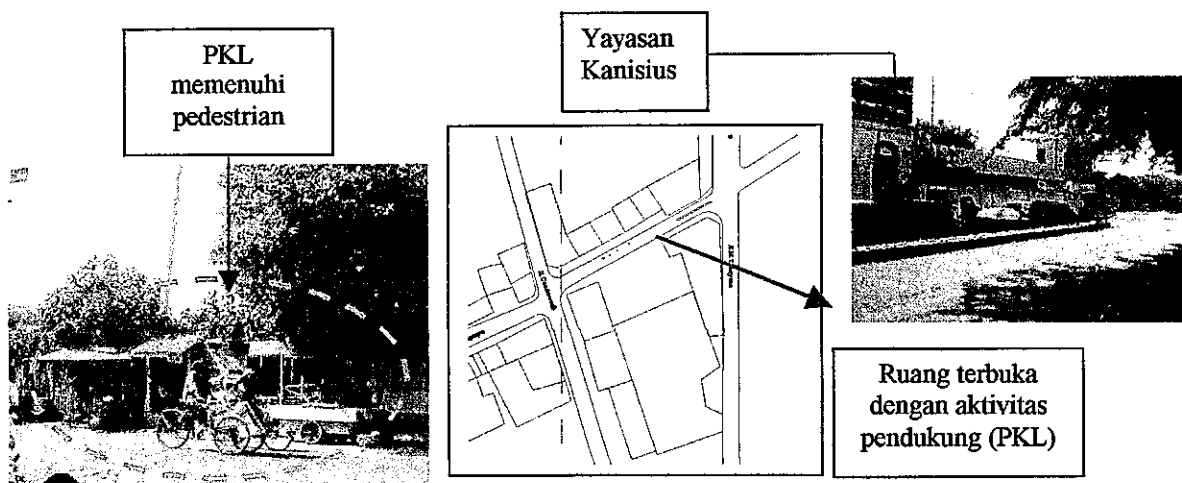


Gambar 46. Jalan dan Jalur Pedestrian di Segmen III (Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

D.SEGMEN IV (Ruang Terbuka dari Perempatan Jl.Cendrawasih-

Perempatan Jl.Ronggowarsito)

Dimensi **jalan** pada segmen IV sama dengan segmen sebelumnya yaitu ± 12 m, namun dengan pengaturan sirkulasi 2 arah menyebabkan arus lalu lintas terkesan padat. Ditambah dengan adanya jalur **pedestrian** di depan susteran Gedangan selebar $\pm 1,5$ m semakin mempersempit dimensi lebar jalan. Apalagi ditengah jalan terdapat pulau jalan dengan ketinggian ± 20 cm dan lebar ± 50 cm sehingga pada segmen ini cukup padat dilalui kendaraan menuju Jl.Ronggowarsito dan MT.Haryono. Pedestrian yang seharusnya untuk pejalan kaki malah digunakan untuk aktivitas PKL dan bengkel kendaraan roda 2. Apalagi pada perempatan Jl.Cendrawasih banyak dijumpai orang menyeberang sehingga jalur 2 arah tersebut cukup terganggu oleh aktivitas pejalan kaki. Vegetasi yang tersedia berupa pepohonan di beberapa tempat cukup berfungsi sebagai peneduh tetapi semakin mempersempit koridor jalan pada segmen ini.



Gambar47. Peta Lok.Yayasan Kanisius dan foto pemanfaatan ruang terbuka di segmen IV

5.1.3. Pola Sirkulasi

Berbicara masalah sirkulasi, tidak dapat dipisahkan dengan moda transportasi dan kecepatan, lalu lintas pengguna jalan, bentuk perlengkapan jalan dan parkir.

Kawasan Kota Lama yang dahulu merupakan daerah tujuan sebagai pusat kegiatan, saat ini cenderung hanya berperan sebagai kawasan penghubung antara kawasan Utara dan Timur Semarang untuk menuju pusat kota di Simping Lima atau bagian kota lainnya melalui Jl. Letjend. Suprpto yang dahulu merupakan *Groote Postweg*, yang membelah kawasan Kota Lama melewati Gereja Blenduk. Jalur-jalur lain seperti Jl. Merak dan Jl. Mpu Tantular merupakan jalur penghubung ke arah pelabuhan dan Stasiun Tawang. Kondisi seperti ini sangat efektif untuk menghubungkan fungsi-fungsi di dalam Kota Lama di masa lalu yang didominasi oleh pejalan kaki dan moda transportasi berkecepatan rendah dengan sirkulasi dua arah. Hampir seluruh sudut kota dapat dinikmati oleh setiap orang yang melewati atau beraktifitas di kota lama.

Seiring dengan majunya teknologi transportasi, saat ini sebagian besar kendaraan yang melalui kawasan Kota Lama adalah moda transportasi dengan kecepatan sedang hingga tinggi, seperti mobil, bus dan sepeda motor. Terlebih dengan pengaturan arus sirkulasi yang menggunakan jalur satu arah (*one way traffic*) di sebagian ruas jalan di Kota Lama Semarang. Kebijakan pengaturan sirkulasi satu arah ini diakui sangat membantu dalam mengurangi kepadatan lalu lintas dan kemacetan di ruas jalan utama, namun dalam kurun waktu panjang, warga kota akan kehilangan kesempatan untuk menikmati aspek visual kota lama beserta *streetscape* dari sisi perspektif yang lain, karena dengan pengaturan sirkulasi satu

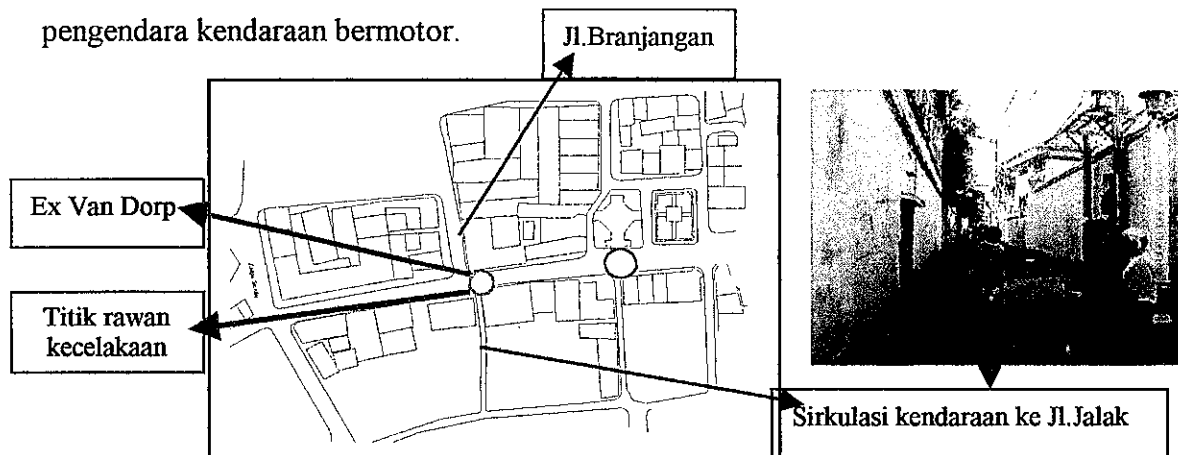
arah, maka pengalaman visual dari arah sirkulasi yang berlawanan tidak dapat dinikmati dengan leluasa. Dari sisi lain, kondisi jalan yang ada memang tidak menyediakan secara khusus jalur pedestrian. Mengingat tata ruang kawasan secara fisik terkondisikan oleh kebutuhan maupun moda transportasi dimasa lalu yang memungkinkan bercampurnya sirkulasi pejalan kaki dengan moda transportasi berkecepatan rendah. Untuk itu, pola sirkulasi akan dianalisa persegmennya.

A. SEGMENT I (Sirkulasi dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk)

Pada segmen I Pola Sirkulasi 1 arah. Dari arah Timur ke Barat (Jl. Letjend. Suprpto menuju Jl. Mpu Tantular) dengan Volume kendaraan rata-rata (roda 2 & roda 4) \pm 60-80 kendaraan/jam. Terdapat jalan lingkungan yaitu Jl. Branjangan dan Jl. Jalak disamping gedung Vandorp dan Kantor Telekomunikasi. Pada dasarnya tidak ada kendala dalam hal parkir. Hal ini dibuktikan dengan tidak adanya aktivitas publik maupun parkir sepanjang koridor jalan, sehingga pergerakan kendaraan cukup lancar. Apalagi adanya setback bangunan didepan gereja Bethel, Kantor ITC dan Gereja Blenduk, sering digunakan sebagai area parkir kendaraan. Namun adanya penonjolan bangunan (Ex Maclin Watson & Co) cukup mengganggu pergerakan kendaraan dari jalan utama maupun jalan lingkungan.

Tidak tersedianya jalur pedestrian menyebabkan pejalan kaki harus berjalan ditepi jalan utama (material paving block). Area pejalan kaki sangat berdekatan dengan arus kendaraan bermotor karena dari arah Barat lebar jalan berkurang, sehingga sangat membahayakan keselamatan. Terlebih ditikungan/perempatan jalan terjadi arus kendaraan yang saling

berlawanan, sehingga rawan kecelakaan baik untuk pejalan kaki maupun pengendara kendaraan bermotor.



Gambar 48. Lokasi Gedung Ex Van Dorp dan lokasi problematika sirkulasi segmen I
(Sumber: Observasi lapangan, 2004)



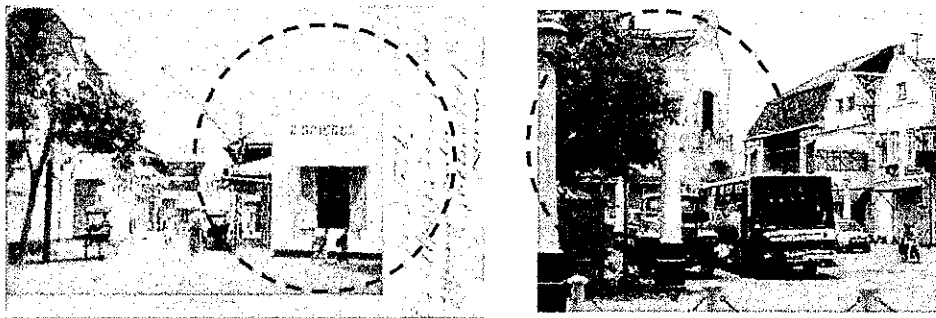
Gambar 49. Jl. Letjend. Suprpto, dulu dikenal dengan nama Heerenstraat. Terlihat asri pada acara sepeda santai. Sebelah kiri tampak bagian depan Gereja Blenduk. (kiri ; Foto diambil ±th. 1927 oleh van Rees Vellinga). Parade-square (sekarang Taman Srigunting) diantara gedung Nilmij (Asuransi Jiwa Sraya), Marba dan Gereja Blenduk (kanan; Foto diambil ±th. 1920).
(Sumber: www.semarangnl.com)



Gambar 50. Fungsi bangunan Gereja Blenduk menimbulkan problematika parkir
(Sumber: Observasi lapangan, 2004)

Pada area didepan gereja Blenduk, Bangunan yang menjorok kedepan menciptakan ruang kosong disisi bangunan yang digunakan sebagai kantong parkir. Pada jam-jam peribadatan, volume kendaraan yang parkir disekitar gereja Blenduk cukup mengganggu pergerakan kendaraan yang melalui Jl. Letjend Suprpto.

B.SEGMEN II (Sirkulasi dari Taman Srigunting-Kantor Satlantas)



Gambar 51. Jl. Letjend. Suprpto (Heerenstraat), yang membelah kawasan Kota Lama. Tidak tersedianya jalur pedestrian dikanan kiri bangunan karena konsep jalan semula digunakan untuk moda transportasi menggunakan sepeda, kereta kuda maupun pejalakaki. Selain itu kondisi jalan saat itu belum begitu ramai. Tampak bangunan H. Spiegel (kiri; Foto diambil ±th.1902, kanan; Foto diambil th.2004)
(Sumber: www.semarangnl.com dan observasi lapangan, 2004)

Pada segmen II, masalah sirkulasi yang dominan adalah terhambatnya pergerakan kendaraan akibat adanya penyempitan dimensi jalan. Hal ini berkaitan dengan sejarah masa lalu dimana konsep jalan dan bangunan diperuntukkan untuk moda transportasi kereta dan pejalan kaki. Selain itu pada masa sekarang Aktivitas parkir kendaraan berat berada disisi Barat bangunan ex der Spiegel, dimana terdapat jalan lingkungan lebar 5 m dimana sebagian fungsi bangunan disepanjang jalan itu adalah bengkel. Ditambah aktivitas didepan kantor Satlantas menyebabkan mobil yang melalui ruas jalan didepannya harus antri/berjalan perlahan 1-2 jajar.

C.SEGMEN III (Sirkulasi dari Kantor satlantas- Perempatan Jl.Cendrawasih)

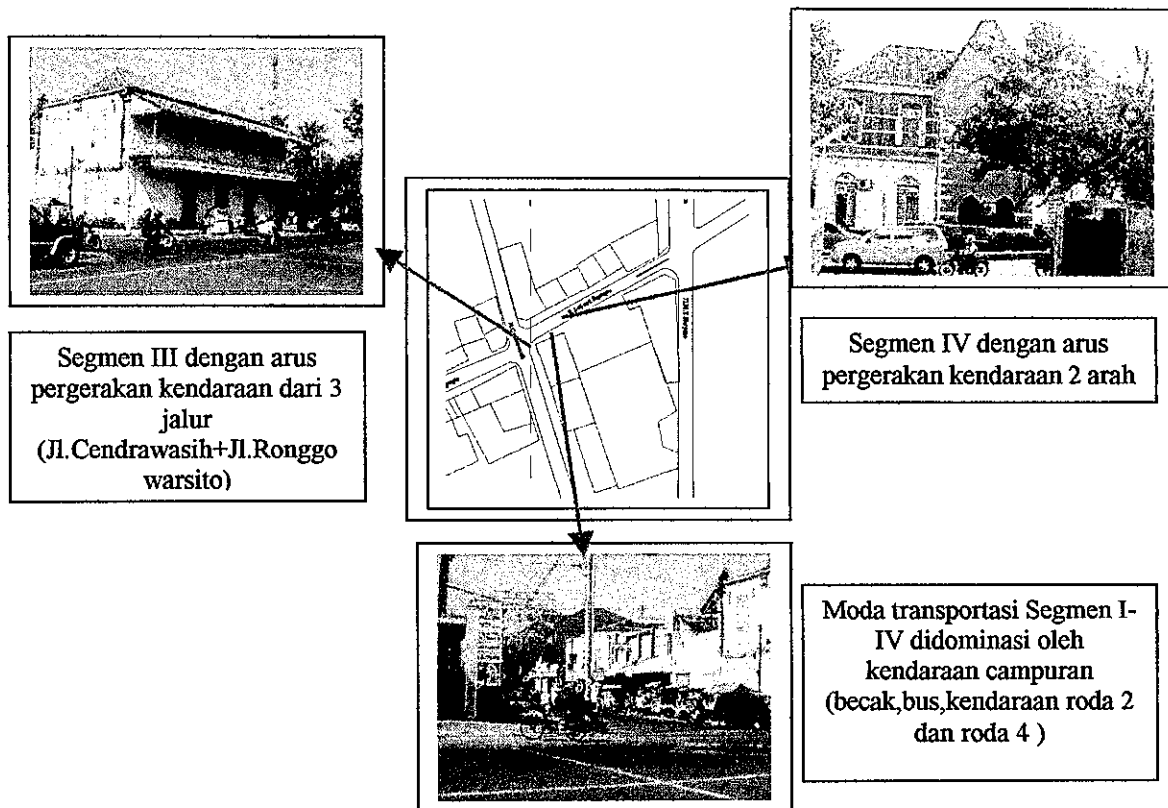
Pada segmen ini Pola Sirkulasi 1 arah, Dari arah Timur ke Barat (Jl.Ronggowarsito menuju Jl.Mpu Tantular); 1 arah, Dari arah Utara ke Barat (Jl.Cendrawasih menuju Jl.Letjend Suprpto) ; dan 1 arah, Dari arah Selatan ke Barat (Jl.Bubakan menuju Jl.Letjend.Suprpto). Volume kendaraan (roda 2 & roda 4) \pm 80-100/jam.

Masalah sirkulasi yang dominan berada diujung Jl.Cendrawasih yaitu Dengan lebar jalan yang hanya 8 meter, dan jalur pedestrian yang tidak dimanfaatkan sesuai fungsinya, apalagi kendaraan angkutan kota sering berhenti/menaikkan-menurunkan penumpang diperempatan jalan sehingga semakin mempersempit dimensi jalan dan pedestrian. Bentuk perlengkapan jalan sama dengan segmen I dan segmen II yaitu lampu penerangan dan tugu lampu. Area parkir pada segmen ini sebagian besar berada pada area privat bangunan seperti Hotel Raden Patah dan kantor Polsekta.

D.SEGMEN IV (Sirkulasi dari Perempatan Jl.Cendrawasih-Perempatan Jl.Ronggowarsito)

Segmen ini agak berbeda pola sirkulasinya dibandingkan segmen yang lain. Pola Sirkulasi : 2 arah. Dari arah Utara ke Timur (Jl.Cendrawasih menuju Jl.Ronggowarsito), dan Dari arah Utara/Selatan ke Barat (Jl.Ronggowarsito menuju Jl.Letjend Suprpto). Volume kendaraan (roda 2 & roda 4) \pm 80-100/jam. Aktivitas Ruang terbuka (Jalan) didepan bangunan ini cukup padat, karena digunakan untuk jalur 2 arah dengan pembatas pulau jalan ditengah, sehingga

diperlukan *traffic light* untuk mengatur kepadatan lalu lintas. Aktivitas diruang terbuka disebabkan banyaknya aktivitas pendukung komersial berupa PKL dan pertokoan yang menyebabkan kemacetan di segmen IV. Selain itu kepadatan diruas jalan ini juga disebabkan oleh orang-orang yang menyeberang, karena di segmen ini tidak ada area parkir, sehingga kendaraan biasanya diletakkan di Jl. Cendrawasih.



Gambar 52. Lalu lintas pergerakan kendaraan di segmen III dan Segmen IV
(Sumber: observasi lapangan, 2004)

5.2.Kondisi Non Fisik Terhadap Problematika Ruang Terbuka.

Berbicara mengenai kondisi non fisik yang mempengaruhi Ruang terbuka,tidak lepas dari aktivitas masyarakat/pengguna didalamnya.Hal-hal yang akan dianalisa sehubungan dengan kondisi non fisik diarea penelitian meliputi:Aktivitas pengguna bangunan dan ruang terbuka,Hubungan pengguna bangunan dengan pengguna ruang terbuka,Aspek Sosial budaya pengguna pada area penelitian dan Fasade aktivitas pengguna bangunan dan ruang terbuka.Masing-masing aspek akan dibahas persegmennya.

5.2.1.Aktivitas Pengguna Bangunan dan Ruang Terbuka.

Yang dibahas disini adalah mengenai aktivitas pengguna kawasan dalam memanfaatkan ruang terbuka.Hal-hal yang berhubungan dengan aktivitas adalah latar perilaku dimana terdiri dari pelaku,macam kegiatan,tempat dan waktu berlangsungnya kegiatan.

SEGMENT I (Aktivitas dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk)

■ Pelaku:

Pelaku pada segmen I didominasi oleh pejalan kaki dan pengemudi angkutan.(Sopir angkota,tukang becak),karena pada segmen I lokasi terletak digerbang/berdekatan dengan pintu masuk kawasan Kota Lama dimana terdapat banyak moda transportasi,dan terminal sendowo di Jl.Mpu Tantular.Aktivitas PKL sangat jarang, hanya ada beberapa penjual minuman dan tambal ban didepan bangunan kantor dan bank.Aktivitas karyawan didalam bangunan cenderung tidak terlalu terlihat karena sebagian besar bangunan tidak berfungsi.

■ **Macam Kegiatan:**

Kegiatan yang ada disegmen I merupakan kegiatan baik yang berasal dari pengguna bangunan maupun pengguna ruang terbuka. Karena sebagian besar orientasi bangunan pelayanan kearah Jl.Mpu Tantular, maka sirkulasi pengguna bangunan tidak terlalu padat. Aktivitas yang paling ramai pada segmen I terletak didepan Gereja Blenduk yaitu aktivitas parkir karena berdekatan dengan Taman Srigunting dan Rumah makan (Sate dan Gulai B29)

■ **Tempat dan waktu berlangsungnya:**

Tempat berlangsungnya aktivitas PKL berada disepanjang pedestrian dan di jalan-jalan lingkungan, sedangkan waktunya hanya terbatas dari pk.8.00 sampai pk.17.00. Sedangkan aktivitas peribadatan tergantung pada jam-jam kebaktian yaitu hari Sabtu dan Minggu dari pk.06.00 sampai pk.19.00. Aktivitas yang tampak pada ruang terbuka adalah aktivitas parkir dan menikmati Taman Srigunting.



Gambar 53. Aktivitas parkir dari pelaku kendaraan bermotor maupun becak dekat Jl.Mpu Tantular dan didepan gereja Blenduk (Sumber: Observasi Lapangan, 2004)
SEGMENT II (Aktivitas dari Taman Srigunting-Kantor satlantas)

■ **Pelaku:**

Pelaku pada segmen II didominasi oleh pejalan kaki dan pengguna jasa/pelayananan di Kantor Satlantas. Aktivitas PKL tidak terlalu dominan, karena

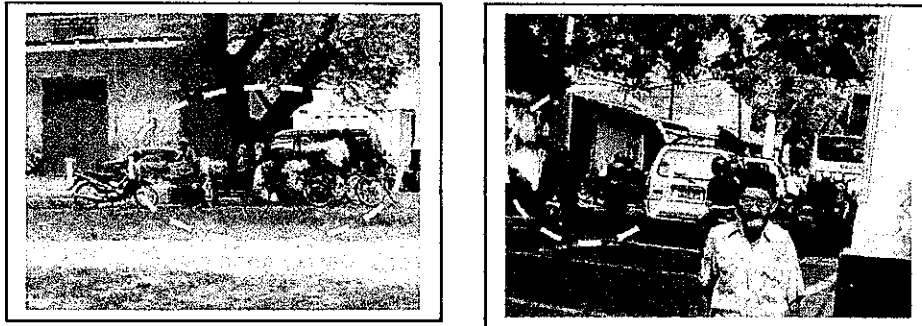
mereka biasanya buka menjelang malam hari. Hal ini dibuktikan dengan adanya bangku dan meja PKL di jalur pedestrian yang dibiarkan menumpuk. Problem yang paling menonjol berkaitan dengan aktivitas parkir kendaraan baik dari pengguna jasa kantor Satlantas maupun mobil usang yang sudah tidak dapat dipakai lagi, tetapi diletakkan di jalan utama yang padat.

■ **Macam Kegiatan:**

Kegiatan yang berada di segmen II meliputi kegiatan di area *square* dan *street*. Square berupa Taman Srigunting digunakan untuk kegiatan PKL menjual makanan dan minuman. Walaupun sudah direnovasi, aktivitas PKL masih berlangsung di taman itu. Hal ini diduga karena situasi taman yang rindang dan banyaknya pembeli yang berkaitan dengan bangunan disekitarnya. (Kantor, Ruko, Gudang). Kegiatan pejalan kaki tidak berada pada jalur pedestrian, melainkan di bahu jalan sehingga semakin menghambat sirkulasi kendaraan dari arah Timur. Pada hari minggu pagi, kadang-kadang ada beberapa orang yang memanfaatkan Taman Srigunting untuk rekreasi, jalan-jalan dan olah raga pagi.

■ **Tempat dan waktu berlangsungnya:**

Tempat berlangsungnya aktivitas PKL didalam taman Srigunting dan disepanjang Jl. Perhutut (Samping Bank BTPN), juga didepan gedung Marba, sedangkan waktunya hanya terbatas dari pk. 8.00 sampai pk. 17.00. Namun seringkali dijumpai, masih ada beberapa PKL yang buka hingga malam hari pada area tertentu.



Gambar 54. Aktivitas PKL di area taman Srigunting dan pejalan kaki serta parkir di depan Satlantas (Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

SEGMENT III (Aktivitas dari Kantor Satlantas– Perempatan Jl.Cendrawasih)

■ Pelaku:

Pelaku pada segment III didominasi oleh pengguna kendaraan roda 4 yang menggunakan jasa bengkel maupun kantor Polsekta. Parkir kendaraan tidak terlalu padat karena sebagian bangunan memiliki ruang terbuka privat di dalam area bangunan. Pada pedestrian terdapat aktivitas PKL tetapi tidak terlalu dominan.

■ Macam Kegiatan:

Kegiatan yang berada di segment III tidak terlalu ramai. Dapat dikatakan bahwa dari keseluruhan segment, aktivitas pengguna ruang terbuka di segment III paling sepi, karena kegiatan keluar masuk ke bangunan tidak terlalu tinggi. Titik terpadat adalah aktivitas pelaku di antara segment III dan IV yaitu di perempatan Jl Cendrawasih dan di depan segment I (Jembatan Berok). Yakni kegiatan perdagangan dan transportasi.

■ Tempat dan waktu berlangsungnya:

Tempat berlangsungnya aktivitas PKL berada di jalur pedestrian dekat perempatan Jl.Cendrawasih, selebihnya tidak ada, karena pedestrian digunakan

sebagai tempat parkir kendaraan roda 4 dengan posisi menyerong. Waktunya hanya terbatas dari pk.8.00 sampai pk.17.00.Hanya aktivitas didalam kantor Polsekta dan hotel Raden Patah yang berlangsung 24 jam.



Gambar 55. Aktivitas PKL dan aktivitas parkir dipedestrian segmen III
(Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

SEGMENT IV (Aktivitas dari Perempatan Jl.Cendrawasih-Jl.Ronggowarsito)

■ Pelaku:

Pelaku pada segmen IV didominasi oleh pengguna kendaraan roda 2 yang menggunakan jasa bengkel maupun pejalan kaki serta pedagang kaki lima. Parkir kendaraan tidak terlalu padat karena tidak terdapat area parkir disegmen ini, sehingga kendaraan roda 4 biasanya memarkir kendaraannya di ruas Jl.Cendrawasih. Banyaknya pejalan kaki yang menyeberang di segmen ini menyebabkan semakin terkesan semrawut. Apalagi dengan adanya sirkulasi 2 arah yang semakin menambah ramai situasi disegmen IV.

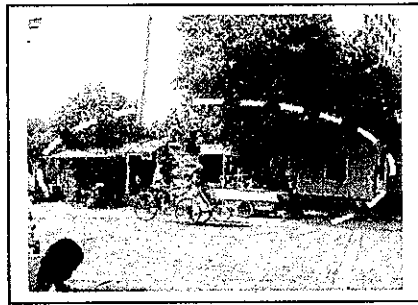
■ Macam Kegiatan:

Kegiatan yang berada disegmen IV cukup ramai. Kegiatan ini berupa kegiatan sirkulasi kendaraan roda 4 yang dibagi dalam 2 jalur, ditambah dengan adanya lampu *traffic light*, serta aktivitas dari PKL yang berlangsung hampir 24

jam. Kegiatan peribadatan disusteran Gedangan tidak terlalu terlihat karena bangunan berorientasi kearah Jl.Ronggowarsito.

❑ **Tempat dan waktu berlangsungnya:**

Tempat berlangsungnya aktivitas PKL berada dijalur pedestrian. Walaupun sebagian bangunan tidak berfungsi, namun situasi kepadatan aktivitas disegmen ini cukup tinggi karena pelayanan jasa dan komersial (bengkel sepeda motor, pengetikan, warung makan) berlangsung hampir 24 jam.



Gambar 56. Aktivitas PKL dan aktivitas parkir dipedestrian segmen III
(Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

5.2.2. Hubungan pengguna bangunan dengan pengguna ruang terbuka

Dalam mencari hubungan pengguna bangunan dengan pengguna ruang terbuka tidak lepas dari adanya pengaruh perilaku pengguna kawasan, dan faktor situasionalnya yaitu : hubungan antar individu, dan lama intensitas kontak. Bagi pejalan kaki dan pengguna kendaraan bermotor, elemen yang perlu dipertimbangkan adalah keamanan (leluasa dalam berjalan maupun berkendara), kesenangan (*pleasure*), dengan rute yang mudah dan jelas disesuaikan dengan hambatan kepadatan pejalan kaki, kenyamanan (*comfort*) dengan skala yang manusiawi, kenikmatan (*convinience*), dengan penyediaan

sarana dan prasarana jalan serta kemenarikan (*attractive*) yaitu obyek mempunyai nilai estetika dan daya tarik.

SEGMENT I (Hubungan pengguna kawasan dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk)

Hubungan antar individu pengguna bangunan dan ruang terbuka pada segmen ini tidak begitu erat, karena aktivitas pengguna ruang terbuka sebagian besar hanya melewati koridor segmen ini saja. Aktivitas bangunan yang didominasi oleh perkantoran tidak banyak menghidupkan suasana disegmen ini. Hal ini disebabkan kurang begitu padatnya intensitas bangunan dan kurangnya interaksi pengguna baik didalam maupun diluar bangunan. Kalaupun ada aktivitas PKL, pemanfaatannya sebagian besar oleh pengunjung yang melewati koridor utama, bukan berasal dari dalam bangunan. Bagi pejalan kaki dan pengguna kendaraan bermotor, keamanan dan keleluasaan dalam berjalan maupun berkendara sedikit terganggu dengan tidak memadainya jalur pedestrian, walaupun rute mudah dan jelas disesuaikan dengan hambatan kepadatan pejalan kaki, kenyamanan (*comfort*) yang berasal dari skala yang manusiawi cukup baik. Sebenarnya jika menyusuri segmen ini, dapat menemui deretan bangunan yang menarik (*attractive*), tetapi karena keterbatasan penyediaan sarana pedestrian yang tidak nyaman dan tanpa kanopi/*portico* menyebabkan area ini hanya digunakan untuk lewat saja, kecuali aktivitas-aktivitas peribadatan rutin sekaligus sebagai landmark kawasan yang paling menonjol. (Gereja Blenduk)

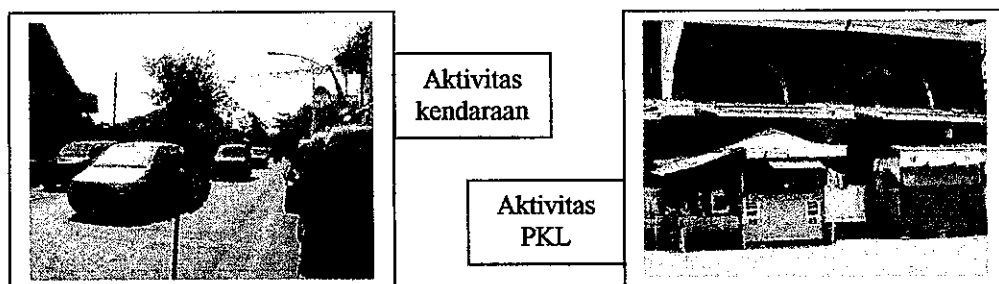


Gambar 57. Suasana segmen I yang sepi dan lengang
(Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

SEGMENT II (Hubungan pengguna kawasan dari Taman Srigunting-Kantor satlantas)

Hubungan antar individu pengguna bangunan dan ruang terbuka pada segmen ini sangat erat, ini dibuktikan adanya titik-titik keramaian yang digunakan sebagai wadah beraktivitas pengguna kawasan. Aktivitas bangunan yang didominasi oleh bangunan komersial dan jasa cukup menghidupkan suasana disegmen ini. Intensitas bangunan cukup padat yaitu di Kantor Satlantas, dimana berfungsi melayani urusan kepolisian dan surat-surat penting yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat Semarang umumnya. Namun demikian *public area* berupa Taman Srigunting, walaupun disediakan untuk umum namun belum dapat menarik minat pengunjung untuk mempergunakan taman seoptimal mungkin. Hal ini mungkin disebabkan kurang begitu tingginya intensitas kontak antara pengguna didalam bangunan dan aktivitas diluar bangunan, sehingga Taman Srigunting hanya berperan sebagai taman pasif. Padahal keberadaannya cukup memberikan kesan kuat terhadap bangunan disekitarnya, apalagi dengan adanya nilai historis yang ditinggalkan sejak jaman kolonial sebagai tempat parade. (Paradeplein).

Aktivitas PKL, sebagian besar dilakukan pada sore-malam hari, sehingga bisa dikatakan bahwa pada segmen ini, kepadatan aktivitas disekitar area PKL cukup rendah. Hanya ada beberapa PKL didepan Marba yang buka dari pagi hari sampai malam hari. Bagi pejalan kaki dan pengguna kendaraan bermotor, keamanan dan keleluasaan dalam berjalan maupun berkendara sedikit terganggu dengan tidak memadainya jalur pedestrian, walaupun rute mudah dan jelas disesuaikan dengan hambatan kepadatan pejalan kaki, namun kenyamanan (*comfort*) dalam menggunakan ruang terbuka tidak dapat dinikmati dengan baik dilihat dari skala lebar jalan dan volume kendaraan yang tidak seimbang. Walaupun visual bangunan disepanjang koridor tidak begitu menarik (*attractive*), tetapi karena faktor kebutuhan akan fungsi bangunan kantor Satlantas dan bengkel serta pertokoan alat-alat, menyebabkan area ini cukup ramai.



Gambar 58. Hubungan pengguna bangunan dan ruang terbuka di segmen II dibuktikan dengan kepadatan aktivitas. (Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

SEGMENT III (Hubungan pengguna kawasan dari Kantor Satlantas–Perempatan Jl.Cendrawasih)

Hubungan antar individu pengguna bangunan dan ruang terbuka pada segmen ini tidak begitu erat, karena aktivitas pengguna ruang terbuka sebagian besar hanya melewati koridor segmen ini saja, kecuali diujung Jl.Cendrawasih. Aktivitas

bangunan yang didominasi oleh pelayanan jasa dan bangunan kosong serta rumah tinggal tidak banyak menghidupkan suasana disegmen ini. Hal ini disebabkan kurang begitu padatnya intensitas bangunan dan kurangnya interaksi pengguna baik didalam maupun diluar bangunan. Kalaupun ada aktivitas PKL, sebagian besar hanya berada pada Jalan menuju Bubakan. Bagi pejalan kaki dan pengguna kendaraan bermotor, keamanan dan keleluasaan dalam berjalan maupun berkendara sedikit terganggu dengan banyaknya kendaraan angkutan umum yang berhenti diperempatan Jl.Cendrawasih. Tidak ada bangunan yang menarik (*attractive*), disegmen ini kecuali bangunan untuk sarang walet diperempatan Jl.Cendrawasih yang masih dipertahankan bentuk aslinya. Tetapi karena fungsi bangunan sebagian besar adalah komersial, dan keterbatasan penyediaan sarana pedestrian yang tidak nyaman dan tidak menerus maka menimbulkan keengganan bagi pejalan kaki untuk menikmati segmen ini.

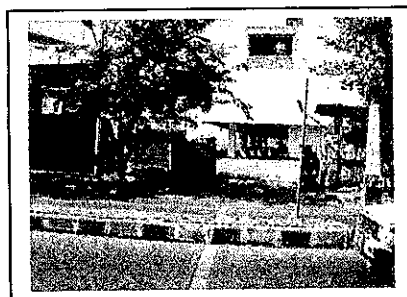


Gambar 59. Hubungan pengguna bangunan dan ruang terbuka di segmen III dan IV cukup lengang. (Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

SEGMENT IV (Hubungan pengguna kawasan dari Perempatan Jl.Cendrawasih-Jl.Ronggowarsito)

Hubungan antar individu pengguna bangunan dan ruang terbuka pada segmen ini juga tidak begitu erat, karena aktivitas pengguna ruang terbuka sebagian besar hanya melewati koridor segmen ini saja. Aktivitas bangunan yang didominasi oleh

PKL tidak banyak menghidupkan suasana disegmen ini. Karena bangunan yang ada bukan merupakan pelayanan umum. Hal ini disebabkan pada segmen ini digunakan untuk kalangan tertentu saja selain itu kurang begitu padatnya intensitas bangunan dan kurangnya interaksi pengguna baik didalam maupun diluar bangunan menyebabkan aktivitas yang hidup adalah aktivitas pendukung. Walaupun ada aktivitas PKL, pemanfaatannya sebagian besar oleh pengunjung yang melewati koridor utama, bukan berasal dari dalam bangunan. Bagi pejalan kaki dan pengguna kendaraan bermotor, keamanan dan keleluasaan dalam berjalan maupun berkendara sedikit terganggu dengan tidak memadainya jalur pedestrian, walaupun rute mudah dan jelas disesuaikan dengan hambatan kepadatan pejalan kaki, apalagi dengan adanya jalur 2 arah semakin menghambat kenyamanan (*comfort*) pejalan kaki. Sebenarnya ada vista yang menarik berupa Susteran Gedangan, namun interaksi dengan pengguna bangunan mayoritas sangat kecil dan hanya pada hari-hari tertentu saja. Itupun dengan orientasi bangunan yang menghadap Jl. Rongowarsito. Suasana yang menarik adalah kesan yang ditimbulkan oleh aktivitas PKL di waktu malam dengan deretan warung makanan khas Semarang.



Gambar 60. Banyaknya bangunan kosong, sehingga aktivitas yang dominan adalah aktivitas PKL. (Sumber: Observasi Lapangan, 2004)

5.2.3. Aspek Sosial Budaya Pengguna Kawasan

Bisa dikatakan bahwa aspek sosial budaya adalah suatu respon pengguna area segmen dalam mempersepsikan lingkungannya yang menyangkut *personal space, privacy, territoriality, crowding dan density*, dimana hal ini membawa kebiasaan dalam merespon ruang di kawasan penelitian dan dapat memberikan nilai pada keberadaan suatu ruang terbuka.

SEGMENT I (Hubungan pengguna kawasan dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk)

Pada segmen ini, karena intensitas bangunan yang berfungsi tidak terlalu tinggi, maka hubungan antar individu yang berada di ruang terbuka maupun hubungan antar individu di ruang terbuka dan didalam bangunan dikategorikan memiliki jarak publik (4 - 8,3 m). Hal ini dipengaruhi adanya keadaan lingkungan dalam ruang penyekat ruang tidak terlalu intim. Hal ini berpengaruh terhadap *territoriality*, dimana keterlibatan antara pengguna ruang terbuka dan dalam bangunan tidak intensif karena minimnya frekuensi penggunaan bangunan yang berada disana. Dengan demikian keramaian (*crowding*) atau kepadatan (*density*) pada segmen I relatif kecil.

SEGMENT II (Hubungan pengguna kawasan dari Taman Srigunting-Kantor satlantas)

Pada segmen ini, karena adanya fungsi bangunan yang bersifat pelayanan dan komersial sangat dibutuhkan oleh masyarakat kota, maka hubungan antar individu yang berada di ruang terbuka maupun hubungan antar individu di ruang terbuka dan didalam bangunan dikategorikan memiliki jarak sosial (1,3 - 4 m). Hal ini

menyebabkan aktivitas masyarakat mengelompok disuatu titik ruang terbuka dimana fungsi bangunannya benar-benar vital, apalagi jika ruang terbukanya relatif sempit. Hal ini berpengaruh terhadap *teritoriality*, dimana keterlibatan antara pengguna ruang terbuka dan dalam bangunan sangat tinggi yang disebabkan frekuensi penggunaan bangunan yang berada disana. Dengan demikian keramaian (*crowding*) atau kepadatan (*density*) pada segmen II relatif besar, sehingga timbul kecenderungan pengunjung untuk menempati areal terbuka didepan bangunan yang bernilai tinggi bagi mereka. (Kantor Satlantas, Bengkel, Toko, dsb)

SEGMENT III (Hubungan pengguna kawasan dari Kantor Satlantas-Perempatan Jl.Cendrawasih)

Pada segmen ini, karena adanya fungsi bangunan yang bersifat hampir sama dengan segmen II yaitu pelayanan dan komersial, maka hubungan antar individu yang berada di ruang terbuka maupun hubungan antar individu di ruang terbuka dan didalam bangunan dikategorikan memiliki jarak sosial (1,3 - 4 m). Namun karena bangunan yang berada disana tidak terlalu tinggi tingkat kebutuhannya bagi masyarakat, maka *teritoriality*, dimana keterlibatan antara pengguna ruang terbuka dan dalam bangunan lebih rendah yang disebabkan frekuensi penggunaan bangunan yang berada disana. Apalagi sebagian besar bangunan memiliki ruang terbuka pribadi, sehingga keramaian (*crowding*) atau kepadatan (*density*) pada segmen III relatif dapat diatasi. Namun pada titik tertentu dimana terdapat aktivitas pendukung berupa PKL dan angkutan umum, maka pengguna cenderung bergerombol disana sesuai dengan kebutuhan mereka. (Perempatan Jl.Cendrawasih muncul halte bayangan dan aktivitas PKL).

SEGMENT IV (Hubungan pengguna kawasan dari Perempatan Jl.Cendrawasih-Jl.Ronggowarsito)

Pada segmen IV, karena adanya fungsi bangunan yang bersifat campuran dimana ada bangunan peribadatan, jasa dan komersial, maka hubungan antar individu yang berada di ruang terbuka maupun hubungan antar individu di ruang terbuka dan didalam bangunan dikategorikan memiliki jarak personal (0,5-1,3m). Apalagi dengan didukung oleh ketidak tersedianya tempat parkir dan jalur sirkulasi 2 arah menyebabkan kepadatan yang ditimbulkan oleh pejalan kaki dan kendaraan 2 arah (mobil pribadi, becak, roda 2) bercampur menjadi satu sehingga terkesan semrawut. *Teritoriality*, dimana keterlibatan antara pengguna ruang terbuka dan dalam bangunan cukup rendah yang disebabkan frekuensi penggunaan bangunan yang berada disana. Yang menyebabkan suasana menjadi padat dan ramai adalah keberadaan aktivitas pendukung seperti ruko, PKL, bengkel dan tempat pengetikan yang berlangsung selama hampir 24 jam. Apalagi sebagian besar bangunan tidak memiliki ruang terbuka pribadi, sehingga segmen IV relatif ramai dibandingkan segmen lain.

5.2.4. Fasade aktivitas pengguna bangunan dan ruang terbuka.

Dalam melihat fasade aktivitas yang terbentuk dari adanya interaksi pengguna bangunan dan ruang terbuka, maka unsur-unsur yang dipertimbangkan meliputi: tingkat aktivitas pelaku yang dominan, bagaimana kondisi pemanfaatan ruang yang terlihat pada tingkat kebisingan, tingkat penerangan, unsur alami dan kebersihan.

SEGMENT I (Fasade aktivitas kawasan dari Jembatan Berok-Gereja Blenduk)

Dari keberadaan aktivitas yang tidak terlalu tinggi maka kondisi pemanfaatan ruang yang terlihat pada tingkat kebisingan pun relatif kecil. Faktor dimensi ruang terbuka seperti lebar jalan dan volume kendaraan yang lewat juga berpengaruh terhadap suasana fasade aktivitas yang ada. Walaupun demikian tingkat penerangan, unsur alami dan kebersihan tidak terlalu baik, karena kurangnya perawatan bangunan dan kawasan.

SEGMENT II (Fasade aktivitas kawasan dari Taman Srigunting-Kantor satlantas)

Dari keberadaan aktivitas yang cukup tinggi maka kondisi pemanfaatan ruang yang terlihat pada tingkat kebisingan pun relatif besar. Tetapi hal ini hanya terjadi pada waktu-waktu tertentu/jam kerja. Faktor dimensi ruang terbuka seperti lebar jalan dan volume kendaraan yang tidak seimbang sangat mempengaruhi suasana fasade yang tidak teratur akibat aktivitas yang ditimbulkan. Pada malam hari, suasana kawasan kembali seperti semula (sepi dan lengang) karena tidak banyak aktivitas yang berada disana sehingga banyak menimbulkan kerawanan dan persepsi tidak aman berada disini. Walaupun demikian tingkat penerangan, unsur alami dan kebersihan tidak terlalu baik, karena kurangnya perawatan bangunan dan kawasan.

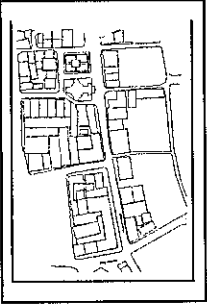
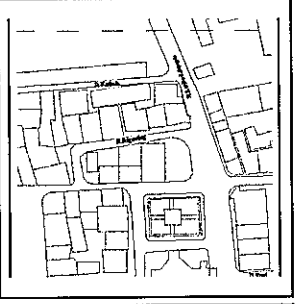
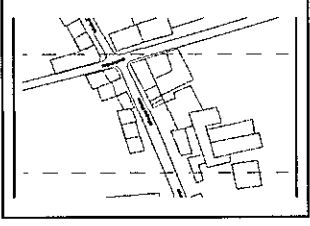
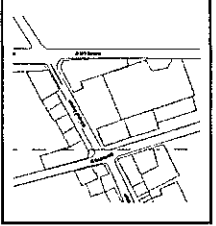
SEGMENT III (Fasade aktivitas kawasan dari Kantor Satlantas– Perempatan Jl.Cendrawasih)

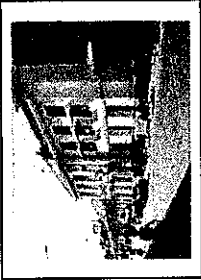



Dari keberadaan aktivitas yang sedang maka kondisi pemanfaatan ruang yang terlihat pada tingkat kebisingan pun tidak terlalu besar. Pada bangunan yang berfungsi selama 24 jam (kantor polsekta dan Hotel) pun tidak terlalu terlihat aktivitas keramaian yang tinggi karena faktor lokasi dan kondisi bangunan. Pada malam hari, suasana kawasan kembali seperti semula (sepi dan lengang) karena tidak banyak aktivitas yang berada disana sehingga banyak menimbulkan kerawanan dan persepsi tidak aman berada disini. Aktivitas yang dominan berada di perempatan Jl.Cendrawasih yang dibuktikan dengan tingkat penerangan, unsur kebersihan cukup baik, karena merupakan kawasan perdagangan yang spesifik.

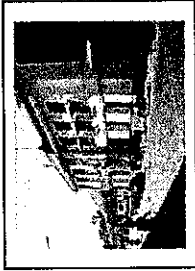


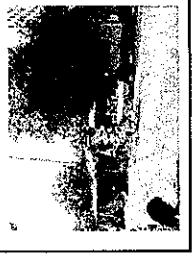
SEGMENT IV (Fasade aktivitas kawasan dari Perempatan Jl.Cendrawasih-Jl.Ronggowarsito)

Dari keberadaan aktivitas yang cukup tinggi walaupun disebabkan oleh timbulnya aktivitas pendukung maka kondisi pemanfaatan ruang yang terlihat pada tingkat kebisingan pun juga besar. Beberapa aktivitas berlangsung selama hampir 24 jam (PKL, pengetikan, tambal ban, dsb) apalagi lokasi yang terletak didekat jalur perdagangan (MT.Hartono dan Jl.Bubakan), maka fasade aktivitas yang terlihat cukup hidup dan ramai dibandingkan segmen yang lain. Aktivitas yang dominan berada di perempatan Jl.Cendrawasih yang dibuktikan dengan tingkat penerangan yang cukup baik namun tidak diimbangi dengan unsur alami (vegetasi) dan kebersihan yang optimal sehingga terkesan kumuh.

5.3. TEMUAN PENELITIAN

KARAKTERISTIK RUANG KOTA	SEGMENT I	SEGMENT II	SEGMENT III	SEGMENT IV	TEMUAN
KONDISI FISIK 1. Fungsi Bangunan A. Landmark B. Intensitas penggunaan C. Pola Massa Bangunan D. Orientasi Bangunan E. Posisi Segmen Bangunan	<p>Dominasi perkantoran dan peribadatan serta bangunan kosong</p> <p>Gereja Blenduk Pk.06.00-17.00, hari dan jam tertentu</p> <p>Linier, ada penonjolan & kemunduran bangunan Jl. Letjend. Suprpto</p> <p>Berdekatan dengan entry foyers (Jembatan Berok)</p> 	<p>Dominasi bangunan pelayanan umum dan pertokoan</p> <p>Taman Srigunting Pk.06.00-17.00, hampir setiap hari</p> <p>Linier, ada penonjolan & kemunduran bangunan Jl. Letjend. Suprpto</p> 	<p>Dominasi pertokoan dan bangunan komersial</p> <p>Pk.06.00-17.00, hampir setiap hari, 24 jam</p> <p>Linier, ada penonjolan & kemunduran bangunan Jl. Letjend. Suprpto</p> <p>Berdekatan dengan jalur perdagangan (Bubakan)</p> 	<p>Dominasi campuran komersial, peribadatan rendah, aktivitas pendukung hampir 24 jam</p> <p>Linier, ada penonjolan & kemunduran bangunan Jl. Ronggowarsito</p> <p>Berdekatan dengan jalur perdagangan (Bubakan) & MT. Haryono</p> 	<p>Pola massa bangunan berdempetan sehingga minim <i>internal</i> maupun <i>eksternal void</i>. Adanya ruang terbuka mempengaruhi identitas kawasan.</p> <p>Segmen I, III, dan IV ramai krn terletak di jalur perdagangan dan adanya <i>activity support</i>, Segmen II ramai karena aktivitas bangunan.</p>
2. Jalan, Pedestrian, Taman A. Dimensi jalan, material B. Pola Jalan C. Material pembatas bangunan D. Material pedestrian E. Vegetasi F. Street Furniture	<p>± 8 – 12m, paving block menyempit dan melebar dinding bangunan beton, rata jalan</p> <p>Pohon peneduh, jarang</p> <p>Lampu hias, tugu, tiang listrik, tiang tlp</p> <p>-Taman primer (Srigunting)</p>	<p>± 8 – 12m, paving block menyempit dan zigzag dinding dan pagar beton, trotoar paving</p> <p>Tanaman hias (Taman)</p> <p>Lampu hias, tugu, tiang listrik, tiang tlp</p> <p>-Taman pribadi</p>	<p>± 8 – 12m, paving block menyempit dan melebar dinding dan pagar beton, rata jalan</p> <p>Pohon peneduh, jarang</p> <p>Lampu hias, tugu, tiang listrik, tiang tlp</p> <p>-Taman pribadi</p>	<p>± 8 – 12m, paving block menyempit dan melebar pagar beton, rata jalan</p> <p>Pohon peneduh, jarang</p> <p>Lampu hias, tugu, tiang listrik, tiang tlp</p> <p>Tidak ada taman</p>	<p>Karena adanya penyempitan jalan maka mempengaruhi pedestrian. Ada beberapa bangunan yang tidak terdapat pedestrian</p> <p>Mayoritas pedestrian tidak berfungsi sebagai jalur pejalan kaki, karena tidak menerus, dan ditempati aktivitas lain.</p>

KARAKTERISTIK RUANG KOTA	SEGMENT I	SEGMENT II	SEGMENT III	SEGMENT IV	TEMUAN
					Pada segmen III aktivitas parkir berada di area privat dan teras bangunan. Dimensi II tidak pada segmen II tidak seimbang dengan volume kendaraan. Taman Strigunting sebagai <i>point of view</i> tetapi tidak cukup memberikan makna place km fungsi bangunan dan aktivitas disekitarnya kurang mendukung keberadaan taman. (berdiri sendiri2)
3. Pola Sirkulasi A. Jalur Sirkulasi B. moda transportasi C. dimensi jln: volume kend. D. Parkir	1 arah bus, becak, angkota, pribadi seimbang curb parking & kantong parkir Masalah parkir pada jam-jam tertentu didepan Gereja Blenduk	1 arah bus, becak, angkota, pribadi tidak seimbang curb parking & privat area Masalah parkir pada jam-jam tertentu didepan Satlantas	1 arah bus, becak, angkota, pribadi tidak seimbang curb parking & privat area Ada halte bayangan diperempatan Jl. Cendrawasih untuk menaikkan/menurunkan penumpang	2 arah bus, becak, angkota, pribadi tidak seimbang - Tdt traffic light, menambah kepadatan area segmen	Pola sirkulasi yang berdekatan dengan jalan lingkungan sedikit terganggu karena ada <i>cross circulation</i> serta adanya penonjolan bangunan. (segmen I) Parkir semua segmen dengan sistim <i>curb parking</i> (berbaris linier) karena keterbatasan dimensi jalan. Adanya setback bangunan digunakan sebagai kantong parkir pada segmen I. Fungsi bangunan yang memiliki intensitas tinggi cenderung memiliki masalah parkir.

KARAKTERISTIK RUANG KOTA	SEGMENT I	SEGMENT II	SEGMENT III	SEGMENT IV	TEMUAN
<p>KONDISI NON FISIK</p> <p>1. Aktivitas Bangunan & Ruang Terbuka</p> <p>A. Pelaku</p> <p>B. Macam kegiatan</p> <p>C. Tempat</p> <p>D. Waktu berlangsung</p>	<p>Pejalan kaki, pengemudi angkutan</p> <p>PKL minuman, tambal ban</p> <p>Pedestrian, jalan lingkungan</p> <p>Pk. 08.00-17.00</p> 	<p>Pejalan kaki, pengguna jasa</p> <p>PKL makanan, RM, olah raga di Taman</p> <p>Pedestrian, Taman Srigunting</p> <p>Pk. 08.00-17.00</p> 	<p>Pejalan kaki, pengguna jasa</p> <p>PKL hanya ada dekat perumahan/Jl. Cendrawasih</p> <p>Pedestrian</p> <p>Pk. 08.00-17.00, kecuali hotel & kantor polsekta</p> 	<p>Pejalan kaki, PKL</p> <p>PKL</p> <p>makanan, bengkel, pengetik</p> <p>Pedestrian, rumah tinggal</p> <p>Hampir 24 jam</p> 	<p>Pada segmen I karena aktivitas yang dominan menghadap ke Jl. Mpu Tantular, maka koridor segmen I relatif sepi aktivitas baik didalam maupun diluar bangunan Aktivitas teramai di Gereja Blenduk, tutup pada hari dan jam-jam tertentu. Pada segmen II dan III aktivitas PKL sangat sedikit, dominasi PKL ada pada segmen IV. Aktivitas dominan paa ruang terbuka disegmen II dan III adalah aktivitas parkir. Aktivitas terpadat disegmen IV.</p>
<p>2. Hubungan Pengguna bangunan dan pengguna ruang terbuka</p> <p>A. Hubungan antar individu</p> <p>B. Lama Intensitas Kontak</p> <p>C. Perilaku pengguna</p>	<p>Tidak erat</p> <p>Samar, tidak tentu.</p> <p>Hanya melewati koridor, kurang berinteraksi dengan fungsi bangunan yang ada. Bangunan cukup menarik tetapi tidak didukung oleh infrastruktur yang ada</p>	<p>sangat erat</p> <p>rutin, pk. 08.00-15.00.</p> <p>Taman Srigunting belum dapat menarik minat pengunjung, karena pada orientasi bangunan bukan komersial/untuk umum, padahal memiliki identitas kuat bagi kberadaan landmark.</p>	<p>Tidak erat</p> <p>Samar, tidak tentu.</p> <p>Hanya melewati koridor, kurang berinteraksi dengan fungsi bangunan yang ada. Bangunan yang ada didominasi oleh pelayanan (bengkel, hotel & kantor polsekta) yang kurang begitu atraktif bagi minat pengunjung.</p>	<p>Tidak erat</p> <p>Aktivitas dari pendukung kegiatan, bukan dr bangunan</p> <p>Karena tidak adanya jalur pedestrian dan parkir area, apalagi 2 jalur, maka sebagian aktivitas disini adalah dengan berjalan kaki.</p> <p>Interaksi berlangsung hampir 24 jam namun bukan berasal dari bangunan ini tetapi dari PKL dan toko oleh-oleh.</p>	<p>Tidak eratnya hubungan pengguna bangunan dengan ruang terbukanya dipengaruhi oleh fungsi bangunan itu sendiri dan orientasi kebutuhan pengguna akan bangunan. Oleh karena itu, bangunan publik seperti Gereja, Kantor dan Pertokoan merupakan titik-titik terpadat aktivitasnya. Pada segmen II, kurang memadainya jalan dan pedestrian tidak menghalangi kepadatan karena fungsi bangunan yang vital.</p>

KARAKTERISTIK RUANG KOTA	SEGMENT I	SEGMENT II	SEGMENT III	SEGMENT IV	TEMUAN
3. Aspek Sosial Budaya A. Personal space B. Privacy C. Territoriality D. Crowding E. Density	Jarak publik (4-8,3 m) Tinggi Frekuensi penggunaan dan keterlibatan pengguna rendah Rendah Rendah	Jarak sosial (1,3-4 m) Sedang Frekuensi penggunaan dan keterlibatan pengguna tinggi Tinggi tinggi	Jarak sosial (1,3-4 m) sedang Frekuensi penggunaan dan keterlibatan pengguna sedang Sedang sedang	Jarak personal (0,5-1,3 m) rendah Frekuensi penggunaan dan keterlibatan pengguna tinggi Tinggi tinggi	Intensitas fungsi bangunan yang tidak terlalu tinggi mempengaruhi hubungan antar individu di ruang terbuka. Hal ini juga berkaitan dengan keadaan lingkungan dalam dan luar yang tidak terlalu intim. Pengaruhnya adalah kepadatan pada segmen I relatif kecil, dibandingkan disegmen II, III, dan IV. Makna yang dapat ditangkap adalah bangunan yang menarik dari segi historis maupun visualnya tidak bisa dijadikan indikator banyaknya aktivitas disana, karena tergantung fungsi bangunan tersebut berjalan atau tidak.
4. Fasade aktivitas pengguna bangunan dan ruang terbuka aktivitas dominan dan kondisi pemanfaatan ruang	Minimnya pemanfaatan ruang menyebabkan tingkat kebisingan relatif kecil. Dengan minimnya bangunan yang berfungsi berpengaruh terhadap penampilan bangunan keseluruhan, terutama masalah <i>maintenance building</i> .	Pemanfaatan ruang cukup tinggi sehingga tingkat kebisingan juga besar. Volume kendaraan yang tidak seimbang dengan kapasitas mempengaruhi suasana fasade aktivitas (kacau).	Aktivitas dominan di dekat perumahan Jl. Cendrawasih karena kegiatan yang ditimbulkan oleh aktivitas pendukung. Tingkat penerangan juga berpengaruh karena merupakan kawasan perdagangan yang spesifik.	Aktivitas dominan ditimbulkan oleh aktivitas pendukung (PKL, warung, dsb) yang hidup hampir 24 jam. Namun fasade bangunan berkesan kumuh karena tidak ada penataan ruang terbuka (tumbuh dengan sendirinya) sehingga tampak kumuh, apalagi dengan minimnya vegetasi dan sirkulasi kendaraan 2 arah.	Tinggi rendahnya aktivitas di ruang terbuka dipengaruhi oleh keterlibatan fungsi bangunan disekitarnya. Hal ini juga berpengaruh terhadap fasade aktivitas pengguna yang berdampak pada kebisingan, penerangan, vegetasi dan kebersihan kawasan. Segmen yang memiliki fungsi bangunan beragam memunculkan fasade lebih semrawut dan berkesan kumuh, sedangkan segmen dimana intensitas bangunan rendah menyebabkan fasade kawasan seperti kota mati.

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1.KESIMPULAN

Dari Kesimpulan persegmen pada bab sebelumnya, maka dapat dirangkum suatu inti kesimpulan terhadap penelitian tentang keterkaitan fungsi bangunan terhadap problematika ruang terbuka di Kota Lama Semarang sebagai berikut:

- ♦ Pola massa bangunan berdempetan sehingga minim *internal* maupun *eksternal void*. Ruang terbuka pribadi maupun ruang terbuka publik yang terbanyak dimiliki oleh bangunan yang berada disegmen II yaitu diantara Gereja Blenduk sampai dengan Kantor Satlantas. Aktivitas didalam bangunan pada segmen I dan segmen IV sangat kecil karena banyak bangunan yang dibiarkan kosong dan tidak berfungsi. Jadi tidak eratnya hubungan pengguna bangunan dengan ruang terbukanya dipengaruhi oleh fungsi bangunan itu sendiri dan orientasi kebutuhan pengguna akan fungsi bangunan. Oleh karena itu, bangunan publik seperti Gereja, Kantor dan Pertokoan merupakan titik-titik terpadat aktivitasnya.
- ♦ Adanya ruang terbuka tersebut berpengaruh terhadap karakteristik segmen penelitian dimana terkait dengan akses/sirkulasi pejalan kaki, maupun kendaraan bermotor. Hal ini dibuktikan dengan padatnya aktivitas PKL maupun pengguna jalan pada segmen II dan segmen IV. Khusus pada segmen IV terdapat aktivitas kendaraan yang padat karena terdiri dari 2 jalur ditambah dengan keberadaan PKL dan pertokoan disekitarnya.,

- ♦ Dengan adanya keterkaitan antara aktivitas didalam bangunan dan ruang terbuka disekitarnya,berpengaruh pula terhadap pola parkir dimana pada segmen II,timbul masalah parkir pada jam-jam sibuk,sehingga harus diselesaikan dengan parkir secara berderet (*curb parking*) akibat dari tidak memadainya dimensi jalan dengan kebutuhan pengguna jalan.
- ♦ Keterkaitan aktivitas bangunan dan ruang terbuka ini juga mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki dan kendaraan bermotor.Tidak tersedianya jalur pejalan kaki terutama pada segmen II dan segmen IV semakin menambah kesesakan ketika melewati segmen tersebut dan mengganggu keamanan dan keselamatan pengguna jalan.Fungsi bangunan tidak merata sehingga aktivitas berjalan kaki kurang menimbulkan ketertarikan karena tidak ada kehidupan.
- ♦ Fungsi perkantoran dan perdagangan dikoridor Kota Lama mempengaruhi kuantitas dan seberapa besar keinginan pengunjung untuk menyelusuri kawasan ini.Dalam konteks Kota Lama,fungsi yang penting biasanya ditandai dengan keberadaan ruang terbuka didepannya.Luas/ukuran ruang terbuka dalam kawasan penelitian tidak dapat dijadikan tolok ukur dalam menentukan tingkat kepentingan ruang-ruang terbuka maupun ramai/tidaknya penggunaan ruang terbuka tersebut.Tetapi pada fungsi bangunan dan intensitas yang ada disekitarnya.
- ♦ Tinggi rendahnya aktivitas diruang terbuka dipengaruhi oleh keterlibatan fungsi bangunan disekitarnya.Hal ini juga berpengaruh terhadap fasade aktivitas pengguna yang berdampak pada kebisingan,penerangan,vegetasi dan kebersihan kawasan.Segmen yang memiliki fungsi bangunan beragam

memunculkan fasade lebih semrawut dan berkesan kumuh, sedangkan segmen dimana intensitas bangunan rendah menyebabkan fasade kawasan seperti kota mati.

6.2. REKOMENDASI

- ♦ Pengembangan ruang terbuka hendaknya tetap kontekstual, berkualitas dan figurative terhadap lingkungan. Ruang terbuka kota sebaiknya memperkuat konfigurasi ruang terbuka dengan massa-massa bangunan disekelilingnya. Perencanaan dan pengaturannya sebaiknya disesuaikan dengan setting dimana bangunan dan ruang terbuka tersebut berada, dengan memperhatikan aktivitas, sirkulasi dan kenyamanan tanpa mengabaikan aspek fungsional dan estetisnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ching, D.K, 1979, *Bentuk, Ruang dan Susunannya*, Erlangga, Jakarta
- Cullen,Gordon ,1961.*The Concise of Townscape*,New York,Van Nostrand Reinhold Co
- Hadi P, Sudharto. 2000. *Manusia dan Lingkungan*, Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Haryadi, Setyawan B. 1995. *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*, Jakarta, Dirjen Diknas
- Lynch,Kevin,1960.*Image of The City*,Cambridge,Mass MIT Press
- Muhaddjir, Noeng, 1996, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rake Sarasin, Yogyakarta
- Rapoport, Amos. 1977. *Human Aspects of Urban Form, Towards a Men Environment Approach to Urban Form and Design*, Perharmont Press, First Edition
- Rossi,Aldo. 1982. *The Architecture of The City*,Cambridge MIT Press
- Rubeinstein, Harvey M, 1992, *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, John Wiley & Sons Inc, Canada
- Sarwono, Sarlito Wirawan. 1997. *Psikologi Lingkungan*, Jakarta, Universitas Indonesia
- Schultz,Christian Norberg.1980.*Genius Loci,Toward A Phenomenology of Architecture*,London,Academy Editions
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*, New York, Van Nostrand Reinhold Company
- Siegel, Sidney, 1985, *Statistik NonParametrik untuk Ilmu-ilmu Sosial*, PT Gramedia, Jakarta
- Spreiregen, Paul D. 1968. *Urban Architecture of Town and Cities*, New York, Mc Graw Hill Book Company
- Sudjarto, Djoko & Kombaitan, Boy. 1989. *Konsepsi Pedoman Perencanaan dan Perancangan Kota Baru di Indonesia*, Bandung, Seminar Strategi Perumahan Perkotaan
- Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company
- Utermann, RK. 1984. *Accommodating the Pedestrian*, Van Nostrand Reinhold Company
- Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Kanisius, Yogyakarta.